مقـدمة:

إن المتأمل في القانون البحري الجزائري يستخلص منه بأن المشرع عند سنّه هذا القانون كان يدرك بروح الوطنية العالية مدى ارتباط هذه البلاد بالخارج، كما كان يؤمن بضرورة حماية المؤسسات الاقتصادية و الموانئ الوطنية نظرا لكثرة الاستيراد الذي يطبع علاقة الاقتصاد الوطني بالدول المصدرة.

و قد تصور المشرع الجزائري حلولا للمشاكل التي قد تطرح بشأن المنازعات البحرية و رسم لها ضوابط تتمثّل في إجراءات من أجل حماية حقوق المستورد و أخرى تجعل كل طرف من أطراف عقد النقل البحري يحرص على حماية حقوقه و يحترم ما عليـه مـن الـتزامات في المعاملات التجارية، خاصة و أن بلادنا تطلّ على ساحل يمتد على أكثر من 1200 كلم و المجتمع الجزائري كغيره من المجتمعات يخضع للتغيرات و المستجدات و يتأثّر بما يحيط به و يحدث في العالم الذي أضحى قرية صغيرة بفعل وسائل الاتّصال و تطور وسائل النقل البري و البحري و الجوي، لذلك فإن تخلّي الجزائر عن نظام الاقتصاد المسير و نهجها لنظام اقتصاد السوق و اتّفاق الشراكة مع الاتّحاد الأوربي و سياسة الانفتاح على العالم الخارجي لمواكبة التطور، جعلها محطّ أنظار العديد من المتعاملين الاقتصاديين في الخارج و هو ما سيزيد بلا شك في نسبة الملاحة البحرية من و إلى الجزائر و ما تفرزه من منازعات تستدعي فهمها و سرعة الفصل فيها من أجل تشجيع و تطوير التبادل التجاري، و من ثمة أصبح القانون البحري الصادر بموجب الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976، لا يتّسع لحلّ الكثير من الإشكالات التي تنتج عن عملية النقل البحري للبضائع، مما تطلّب تعديل هذا القانون بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 01 ربيع الأول1419 الموافق ل 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري.

و قد جاء هذا القانون لمواجهة المنازعات البحرية التي قد تطرح على القضاء الجزائري و محاولة معالجتها وفق العرف الدولي و المعاهدات الدولية لاسيما اتّفاقية بروكسل المؤرخة في 25 أوت 1924 و الذي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 71/64 المؤرخ في 02 مارس 1964.

و تتعلّق المنازعات البحرية دائما بالأطراف المتعاقدة حول عملية النقل البحري للقيام برحلة بحرية و هما الناقل و المرسل إليه، و نظرا لارتفاع درجة الخطر الذي يحيط بالرسالة البحرية و ما قد ينجر عنها من خسائر فإنّه يتم إبرام عقد التأمين البحري، و هذا ما يفرض علينا دراسة المنازعة البحرية المتعلّقة بعقد النقل البحري و المنازعة البحرية المتعلّقة بعقد التأمين البحري و ما ينجر عنها من دعوى المسؤولية و تعـويض الضرر في ضوء الأحكـام و القرارات الصادرة عن المحكمة العليا، و انطلاقا مما رأيناه من المنازعات التي تطرح على مستوى مجلس قضاء مستغانم و التي تدور في مجملها حول النقاط التي تم ذكرها.

و الجدير بالذكر أن مواضيع القانون البحري عديدة و متشعبة و تتّخذ أشكالا مختلفة نظـرا لكـون العمل الملاحي تتدخّـل فيه عـدة أطـراف بالنظر إلى السفينة و كذا المجـهز و استئجارها من طرف مستثمرين في عملية النقل البحري بالإضافة إلى ما تحمله على متنها من بضاعة و نوع هذه البضاعة و من يقوم بقيادتها أي رجال البحر الذين يخضعون لنظام خاص في إطار علاقات العمل فمن جهة يخضعون للقـانون 90-11 و النصـوص التابعة له و من جهة يخضعون إلى أحكام القانون البحري في هذا المجال، و لقد قمنا بتفحص كلّ الأحكام و القرارات الصادرة عن محكمة مستغانم و مجلسها القضائي منذ سنة 1999 إلى غاية شهر أكتوبر من سنة 2005 غير أنّنا لم نجد إلاّ المنازعات المتولّدة عن عقد النقل البحري للبضائع لذلك فإن دراستنا ستكون انطلاقا من المواضيع التي رأيناها خلال تربصنا الميداني دون أن نقلّل من شأن بقية الأحكام المتعلّقة بالقانون البحري التي تستدعي الإطّلاع و الاهتمام من طرف كلّ متطلّع لممارسة مهنة القضاء، و عليه فسنقسم دراستنا إلى ثلاثة فصول نتناول في الفصل الأول المنازعة البحرية المتعلّقة بعقد النقل البحري و نتطرق فيها إلى الناقل البحري و الشاحن بالإضافة إلى المرسل إليه، و نتناول في الفصل الثاني المنازعة المتعلّقة بعقـد التأمين البحري و فيه نتعرض إلى التأمين البحري بوجه عام و إلى الخطر محلّ التأمين البحري، أما الفصل الثالث فنخصصه للدعوى الناتجة عن عقد النقل البحري شروطها و أحكامها و كيفية التعويض و تقديره بالإضافة إلى عدم جواز الجمع بين دعوى التأمين و دعوى المسؤولية.

الفصل الأول: المنازعـة البحرية المتعلّقة بعقد النّقل البحري

إن عقد النقل البحري للبضائع هو العقد الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل بأن ينقل بطريق البحر بضاعة لشخص آخر يسمى الشّاحن مقابل أجرة.[1]

وقد نصت المادة 739 ق.ب.ج. " على أنّه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثلّه القانوني."

وقد أورد المشرع الجزائري أحكاما خاصة بمسؤولية النّاقل البحري، التي رسم القانون البحري أحكامه، لها نطاق زمني حددته المادة 738 ق.ب.ج.[2]، وهي المدة بين تسليم النّاقل البضائع في ميناء الشّحن وبين قيامه في ميناء التفـريغ بتسليمها إلى صاحب الحقّ في تسلّمها أو إيداعها طبقا لحكم القانون في هذا الصدد.

وسنحاول أن نعالج هذا الفصل في مبحثين: المبحث الأول نتناول فيه المنازعة البحرية المتعلّقة بالنّـاقل البحري والشّـاحن، أما المبحث الثّاني فسنتناول فيه المنازعة المتعلّقة بالمرسل إليه.

---

1 – د/ مصطفى كمال طه: أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، الدار الجامعية.

2 – المادة 738 ق ب ج: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء لآخر، ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة والمسماة أجرة الحمولة "

المبحث الأول: المنازعة البحرية المتعلّقة بالنّاقل البحري والشّاحن

سنعالج هذا المبحث في المنازعة البحرية المتعلقة بالنّاقل في المطلب الأول أما المطلب الثاني فسنخصصه للمنازعات البحرية المتعلّقة بالشّاحن.

المطلب الأول: المنازعة البحرية المتعلّقة بالنّاقل البحري.

الفرع الأول: مفهوم النّاقل البحري

أولا: تعريف النّاقل البحري

هو ذلك الطّرف الذي يلتزم بنقل البضاعة لفائدة المرسل إليه بحرا بناء على وثيقة الشّحن محررة وفقا لتصريحات الشّاحن الكتابيه والمطابقة للحالة الفعلية للبضاعة ويلتزم النّاقل أو ممثّله بتزويد الشّاحن بنسخ مماثلة لوثيقة الشّحن ويبين النسخ الصادرة عن كلّ نسخة من هذه النّسخ.

كما يبين النّاقل بإرفاق البضاعة المشحونة على متن السفينة بنسخة من وثيقة الشّحن تكون موقّعة من قبله ومن الشّاحن خلال 24 ساعة من شحن البضاعة وقبل مغادرة السفينة ويوضح بنسخ وثيقة الشّحن تاريخ ومكان إصدارها طبقا للمادة 760 ق.ب.ج.[1]

ثانيا: شروط تنفيذ عقد النقل البحري:

- شروط تنفيذ عقد النقل البحري بالنسبة للناقل :

يكون النّاقل البحري ملزم بالتنفيذ الملائم لالتزاماته المكرسة بوثيقة الشّحن التي وضعها وذلك خلال المسافة المحددة بهذه الوثيقة إلى غاية تسليم البضاعة إلى المرسل إليه (المادة 765 من القانون البحري)[2] ولكي يتسنى له ذلك فإنّه يقوم بالأعمال التّالية :

---

1 – المادة 760 ق ب ج: " يلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية، وتبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ "

2 – المادة 765 ق ب ج: " إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة، حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به، وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة.

1./ قبل القيام بالرحلة يحرص على جعل السفينة في حالة صالحة للملاحة وذلك بتزويدها بالتّسليح والتّجهيز والتّموين بشكل مناسب وبتنظيف وترتيب جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها في حالة جيدة لاستقبالها.(1)

2./ يقوم بتحميل البضاعة ورصها وصيانتها وحراستها بعناية تامة وهو ملزم بالعناية الخاصة لبعض البضائع بعد تبليغه كتابيا من طرف الشّاحن ويبين ذلك على البضائع (المادة 773 فقرة 1 من القانون البحري)(2).

3./ يحترم الناقل شروط تحميل البضائع على سطح السفينة بعد إخبار الشّاحن والإتّفـاق معـه (المادة 774 ق.ب.ج)(3) بمعنى أنه لا يجوز للناقل أن يحمل البضائع على السطح دون إخبار الشاحن والاتفاق معه.

4./ يسلك الناقل الطريق المبلّغ له أو المتّفق عليه وفي حالة عدم تحديده يصبح الطّريق العادي وفي مدة مناسبة وفقا للمادة 775 ق.ب.ج(4)

5. لا يجوز للناقل تغيير طريقه إلا طلبا لإنقاذ حياة الأشخاص والبضائع.

6./ في توقف الرحلة اضطراريا يجب على الناقل تأمين مسافة البضاعة ونقلها لميناء الوصول المتّفق عليه (المادة 776 ق.ب.ج.) ويلاحظ من خلال مضمون هذه المادة أن الناقل ملزم بمواصلة تنفيذ عقد النقل مهما كانت الظّروف.

7./ يشرع الناقل عند الوصول في عمليات فك وإنزال البضائع بالعناية التامة مع مراعاة أعراف ميناء التّحميل وفي حالة وقوع حادث فجائي يمنع الناقل من تفريغ البضاعـة فيفرغـها

---

1 - السيدة مستيري: مستشارة لدى المحكمة العليا، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، ص 57.

2 – المادة 773 ق ب ج: " يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها، ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف، وحسب أعراف ميناء التحميل، وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك، وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن "

3 – المادة 774 ق ب ج: " لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة، وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم. وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن"

4 – المادة 775: " يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه، وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي"

في أقرب ميناء أو يرجعها إلى ميناء الشّحن - المادتين 780-781 من القانون البحري- وما لاحظناه من النّاحية العملية أن عملية التفريغ تستغرق مدة أطول من تلك المتّفق عليها، أو بقاء السفينة مدة طويلة في الميناء وتعرض البضاعة للتـّلف.

8./ يسلّم الناقل أو ممثّله البضاعة إلى المرسل إليه القانوني أو من يمثّله والتي يطالب باستلامها بناءا على نسخة من وثيقة الشّحن أو وثيقة نقل صحيحة، (المادة 782 من ق.ب.ج)، ويعين المرسل إليه في وثيقة الشّحن إذا كانت اسمية وإن كانت لأمر يذكر اسم الشّخص الّذي تكون لأمره، ويستفاد من مضمون هذه المادة أن التـّأكد من شخصية المرسل إليه ينبغي الاتّفاق عليها بين أطراف عقد النـّقل البحري بموجب وثيقة أخرى غير وثيقة الشّحن.

غير أنّه في بعض الأحيان فان سندات الشّحن التي تقدم وتطرح في ملفّات المنازعات البحرية تثير إشكالات جوهرية .

بحيث أنّه من أجل الاستفادة من أي تعويض لابد من إثبات صفة المستقبل الذي هو عادة صاحب البضاعة والذي من المفروض أن يظهر في سند الشحن، لكن تسديد ثمن البضاعة يمر عن طريق القرض المستندي وإن صاحب البضاعة هو البنك الذي من المفروض عليه تظهير سند الشّحن لانتقال ملكية البضاعة إلى المستقبل ، وهذا الإجراء العملي تقتضيه أحكام المادة 784 ق.ب.ج. غير أن المحاكم تقوم أحيانا بمنح تعويضات للمستقبل دون التطرق إلى صفة المالك لهذه البضاعة التي لحقتها الخسائر، فمن المفروض أن لا تقبل الدعوى شكلا لانعدام الصفة.

9. / يودع الناقل البضاعة في مكان أمين في المستودع في حالة عدم حضور المرسل إليه أو رفضه استلام البضاعة وذلك على نفقة هذا الأخير ويخبره فورا بذلك إن كان معروفا، كما يخبر الشّاحن أيضا [1] (المادة 793 من قانون البحري الجزائري)[2]

---

1 – السيدة مستيري فاطمة، المرجع السابق، ص 59.

2 – المادة 793: " إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها، وإذا كان غير معروف يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة المرسل إليه، ويقوم فورا بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفا"

لكن أثناء انتقالنا إلى مؤسسة ميناء مستغانم لاحظنا أن الناقلين في العديد من المرات يكتفون بوضع البضاعة بميناء التفريغ دون السعي إلى الاتّصال بالمرسل إليه وكثيرا ما يلقي الناقل تبعية الخسائر على هذه الهيئات بحجة عدم تسببه فيها شخصيا رغم مسؤوليته القانونية عن البضاعة منذ شحنها إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، وقد أصدرت المحكمة العليا عدة قرارات في هذا المجال من بينها:

* القرار الصادر بتاريخ 16-05-1998، ملف رقم 169663.

* قضية (م.م.ج.) ضد (ش.ج.ت)

من المقرر قانونا أنه يعد الناقل مسئولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفّله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه.

وكذلك من المقرر قانونا أنه تتم عملية تحميل البضائع في الموانئ ورصها وفكّها وتعريفها وأخذ وإرجاع البضائع من إلى الغير أو اليابسة أو المستودعات وكذلك حراسة وحفظ البضائع المنزلة أو المعدة للتنزيل في الموانئ من طرف الهيئات المؤهلة لهذا الغرض.

ولما ثبت في قضية الحال أن قضاة الموضوع أسسوا قرارهم بتحميل مؤسسة الميناء مسؤولية الأضرار التي لحقت البضاعة رغم أن وضع البضاعة بالميناء لا يعد تسليما وفقا للمادة 802 من القانون البحري وقيام وكيل التفريغ بتفريغ البضاعة وفقا للمادة 873 من القانون البحري لا يعني بأنه مسؤول عن الخسائر، بل إن مسؤولية النّاقل تمتد إلى غاية التّسليم النهائي إلى المرسل إليه، إلا إذا أثبت الناقل مسؤولية وكيل التفريغ وهو ما لم يثبت القيام به في قضية الحال.

ومتى كان كذلك استوجب النقض.[1]

1 – الإجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، سنة 2001.

الفرع الثّاني: مسؤولية الناقل البحري.

لماّ كان التزام الناقل التزاما بتحقيق نتيجة هي نقل البضاعة إلى ميناء الوصول وتسليمها إلى المرسل إليه سليمة في الميعاد المتّفق عليه، فإنه يكون مسؤولا عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة أي عن هلاك البضاعة أو نقصانها أو تلفها أو التأخير في تسليمها، ولا ترفع هذه المسؤولية عن الناقل البحري إلاّ إذا أثبت أن عدم قيامه بتنفيذ التزامه إنما يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه كقوة قاهرة أو خطأ من الشّاحن أو عيب في البضاعة أو خطأ [1].

وقد نصت المادة 739 على أنه "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخـذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثّله القانوني"

كما نصت المادة 802 على أنه " يعد الناقل مسئولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تكفّله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثّله القانوني باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية.

وما لاحظناه من خلال القضايا التي تطرح على محكمة مستغانم أن جلّ هذه القضايا يدور حول مطالبة شركات التأمين بالتّعويض لقيام مسؤولية الناقل جراء الأضرار التي تصيب البضائع بسبب سوء المعالجة للبضائع ورصها والاعتناء بها إذا كانت قابلة للتلّف أو الكسر وكثيرا ما تلحق هذه الأضرار بالبضائع أثناء الشّحن أو التفريغ.

ومن قرارات المحكمة العليا في هذا الشأن ما يلي:

* ملف رقم 225364

* قرار بتاريخ 13 جوان 2000.

وحيث أن التسليم حصل في 1996/09/18 وأن عمليات التفريغ تجري تحت إشراف الناقل ومراقبته وتدخل ضمن بنود عقد النقل البحري طبقا للمادة 780 من القانون البحري، مما

---

1 – د/ مصطفى كما طه: مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، 1992.

يتعين القول أن مسؤولية الأضرار اللاّحقة بالبضاعة يتحملها الناقل، وبذلك جاء القرار المنتقد مؤسسا في هذا الجانب والنّعي عليه غير سديد ويرفض الفرع الأول لذلك...- قرار غير منشور-

* ملف رقم 153703.

* قرار بتاريخ 1997/06/24.

* قضية الشركة الجزائرية لتأمينات النقل، ضد: (ش.ب.س.ب)

إن الناقل البحري مسؤول عن جميع الخسائر أو الأضرار اللاّحقة بالبضائع أثناء نقلها بما في ذلك عملية التفريغ، وحتى عملية التسليم، كما يمكن له أن يرفع دعوى فيما بعد ضد كلّ من تسبب في هذه الأضرار وفقا لأحكام المادة 879 من القانون البحري.[1]

* ملف رقم 153230.

* قرار بتاريخ 1997/07/22

* قضية (س.ج.ت.ن) ضد (شركة ب ج أ)

من المقرر قانونا أن الناقل يعد مسئولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفّله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه.

ومن المقرر قانونا أيضا أنه تتم خدمات الشّحن والتفريغ في الموانئ بموجب عقد كتابي..."

ولما تبين – من قضية الحال- أن قضاة المجلس أخلطوا بين التسليم والتفريغ إذ جـاء في قرارهم أن عملية التفريغ من اختصاص المؤسسة المينائية، متناسين أن ذلك لا يعني الإعفاء الكـلّي أو الجزئي لمسؤولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليما قانونيا، فإنّهم بذلك خرقوا القانون وعرضوا قراراهم للنقض."

وقد نصت المادة 805 من القانون البحري الجزائري على أنه " إذا لم يصرح الشاحن أو ممثّله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة، ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشّحن

1 – نشرة القضاة، العدد 56، 1999، ص 62.

أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسئولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلّق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقّة الدفع عن البضائع المتأخّرة التي لم تسلّم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلّم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجرة النقل المستحقّة بموجب عقد النقل البحري.

في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبرة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشّحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النّقل البحري.

أما فيما يتعلّق بإثبات قيمة البضائع المصرح بها من قبل الشّاحن فقد نصت المادة 807 على مايلي: " تعد قيمة البضائع المصرح بها من قبل الشّاحن والمدرجة في وثيقة الشّحـن أو في وثيقة أخرى مؤيدة للنقل، ثابتة بالقرينة إلا إذا ثبت العكس، بيد أن هذه القيمة لا تلزم الناقل الذي يمكنه المنازعة فيها."

إذن وحسب هذه المادة فإن الناقل يتحمل جزءا من المسؤولية نظرا لكونه ملزم بتحرير وثيقة الشّحن وفقا لتصريحات الشّاحن.

ويمكن للناقل أن يدفع هذه المسؤولية إذا أثبت أن عدم التنفيذ أو التأخّر فيه ناشئ عن سبب أجنبي لا يد له فيه، كقوة قاهرة أو خطأ من الشّاحن أو عيب في البضاعة أو خطأ الغير.[1]

كما أن الناقل يعفى من بعض المسؤولية إعفاءا كاملا إذا تعمد الشّاحن بتصريح كاذب بالنّسبة لنوع أو قيمة البضاعة في وثيقة الشّحن أو وثيقة أخرى.

1 – د/ مصطفى كمال طه: أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، الدار الجامعية. 1992.

زيادة على ذلك فإن المشرع الجزائري قد حدد حالات أخرى لإعفاء الناقل من المسؤولية التي نادرا ما يتحقّق وقوعها لا سيما ما يتعلّق بالقوة القاهرة، ومثال ذلك الخسائر الناتجة عن العواصف، إلا أن المحكمة العليا لا تعتبرها حالة نافية للمسؤولية على اعتبار أنّها من مخاطر الاستغلال " لأن الخبرة لم تعتبرها من حالات القوة القاهرة لأنها تعد من الـظروف العـادية في فصل الشّتاء " (المجلّة القضائية، العدد 02 سنة 1997 ملف رقم 04، 1532 قرار بتاريخ 1997/06/24 ص 125.)

المطلب الثّاني: المنازعة المتعلّقة بالشّاحن.

الفرع الأول: تعريف الشّاحن ووثيقة الشّحن.

أولا: الشّاحن:

هو ذلك الطّرف الذي يسلّم البضاعة إلى الناقل أو ممثّله مقابل وثيقة الشّحن إذ تنص المادة 748 ق.ب.ج. " على أنّه " بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثّله بناء على طلب الشّاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها."

ثانيا: وثيقة الشّحن

هي الدليل على استلام الناقل للبضاعة المذكورة بها، وقد يسلّم الناقل وثائق للشّاحن تفيد حقّه في البضائع حيث يستطيع بمقتضاها الحصول على وثيقة الشّحن كما يستطيع الشّاحن اشتراط وضع عبارة مشحونة بوثيقة الشّحن وذكر اسم السفينة حيث تنص المادة 749 القانون البحري الجزائري على أنه " تشكّل وثيقة الشّحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها."

البيانات الواجب توافرها بوثيقة الشّحن:

1./ ذكر أسماء الأطراف المستفيدين بها (اسم وعنوان الشّاحن أو الوكيل الذي يعمل لحسابه واسم وعنوان المرسل إليه، واسم الناقل واسم السفينة الناقلة)

2./ ذكر العلامات الرئيسية للتّعريف بالبضاعة حسب الحالة التي قدمت عليها للشّاحن كتابيا قبل الشّروع في تحميلها على ظهر السفينة مع الختم وذكر عدد الطرود والنّوعية والوزن والحالة التي توجد عليها البضاعة.

وقد نصت المادة 758 من القانون البحري الجزائري على أنه يمكن وضع وثيقة الشّحن:

أ./ باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية.

ب./ لأمر الشّاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر.

ج./ لحاملها.

إذا لم يعين الشّخص في وثيقة شحن لأمر عدت وثيقة الشّحن لأمر الشّاحن.

قرار رقم 199632 تاريخ القرار 2000/01/18 قضية ش.ك.س.ضد ش.ج.ت.

" إن سند الشحن باعتباره المستند الأساسي في كل عمليات التجارة البحرية يحتوي وجوبا على بيانات خاصة بأطراف العقد وبالبضائع المنقولة وتحديد الرحلة البحرية، فهو أداة لإثبات نقل وتسليم البضائع للمرسل إليه، ولما اعتمد قضاة الموضوع على سند الشحن الذي لا يتضمن إسم الناقل البحري فإنهم أخطأوا فيما قضوا فيه، مما يتعين نقض القرار المطعون فيه. "

صور وثيقة الشّحن:

تحرر وثيقة الشّحن بالأشكال التالية:

أ./ وثيقة الشّحن الاسمية: تحرر باسم المرسل إليه.

ب./ وثيقة الشّحن لأمر: أي لأمر الشّاحن أو أي شخص معين من طرفه وفي حالة عدم ذكر أي شخص تعتبر لأمر الشّاحن.

ج./ وثيقة الشّحن يجوز تحريرها باسم شخص آخر بعد التخلّي عن قيمة البضاعة.

وكذا بالنسبة لوثيقة الشّحن لأمر إذ يجوز تظهيرها للغير والأمر كذلك أيضا بالنسبة لوثيقة الشّحن لحاملها وذلك بأن يتسلّمها الشاحن أو الغير الذي نقلت وثيقة الشّحن باسمه ويكون له حق التصرف في البضاعة واستلامها المادة 759 من القانون البحري الجزائري.

القيمة الثبوتية لوثيقة الشّحن:

تعتبر وثيقة الشّحن قرينة باستلام البضاعة من قبل الناقل بالحالة والبيانات المسجلة فيها إلاّ إذا ثبت ما يخالفها ولا يقبل الدليل العكسي هذا إلا إذا نقلت لحامل من الغير بحسن نية (المادة 761 من القانون البحري.[1]

وما لاحظناه على مستوى محكمة مستغانم أن العديد من القضايا ترفض ولا يتم قبولها من القاضي المختص نظرا لاختلاف كمية البضاعة بين وثيقة الشّحن والوثائق الأخرى كالفواتير وإما أن وثيقة الشّحن لا يتم تظهيرها، أو لا يتم تقديمها في الملف على الإطلاق.

الفرع الثّاني: مسؤولية الشّاحن في تنفيذ عقد النقل البحري:

يعتبر الشّاحن ضامنا للناقل صحة ما صرح به بالنسبة للعلامات وعدد الطرود والكمية ووزن البضائع، ويكون مسؤولا أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناتجة عن الأخطاء المتعلّقة بهذه البيانات مع العلم بأن مسؤولية الشّاحن لا تعفي الناقل من مسؤوليته الناتجة عن عقد النقل اتجاه أي طرف آخر غير الشّاحن وفقا للمادة 753 من القانون البحري الجزائري، كما يكون مسئولا عن البضائع القابلة للاشتعال أو الانفجار، والبضائع الخطيرة إذ لم يبلّغ الناقل أو ممثّله بها، وعن كل ضرر ومصاريف ناتجة مباشرة أو بطريقة غير مباشرة عـن تحمـيلها (المادة 778).

وقد نصت المادة 753 على أنه " تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشّحن على أساس التّصريح الكتابي للشّاحن، ويعد الشّاحن ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع ويكون مسؤولا بذلك أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلّقة بهذه النّواحي وأن مسؤولية الشّاحن هذه لا تجعل الناقل متحررا من مسؤوليته والتزاماته الناتجة عن عقد النقل اتجاه أي شخص آخر غير الشّاحن.

---

1 – السيدة مستيري فاطمة، المرجع السابق، ص 55.

أما المادة 778 من القانون البحري الجزائري فقد نصت على أنّه: " إذا لم يجر إعلام الناقل أو من يمثّله عن بضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع مخطرة [1] والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها، فإنّه يمكن في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض، ويعد شاحن هذه البضائع مسؤولا عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تنجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها.

وإذا كان بعض من هذه البضاعة محملا على متن السفينة بمعرفة وموافقة الناقل وأصبح يشكّل خطرا على السفينة أو الحمولة، فإنه يمكن تنزيله بنفس الشّكل أو إتلافه أو جعله غير ضار من طرف الناقل دون أية مسؤولية على الناقل ما لم تترتّب عن ذلك خسائر مشتركة إذا كان لها محل.

يكون مسئولا عن الأضرار التي تلحق بالسفينة والبضائع النـّاتجة عن أخطائه أو أخطاء مندوبيه وفقا للمادة 779 من القانون البحري الجزائري، ويكون أيضا مسئولا بذات التعويضات للناقل في حالة عدم تقديم البضاعة المراد نقلها في الأوقات والأماكن المتّفق عليها حسب عرف الميناء.

على أن لا يتجاوز التعويض قيمة الأجرة المتفق عليها وفقا للمادة 772 من القانون البحري الجزائري، ويكون الشّاحن مسئولا اتجاه الناقل في الحالة التي يكون فيها بيع البـضائع لا يكفي لتسديد ديون الناقل ومصاريفه الخاصة لإيداع هذه البضائع ومصاريف بيعها وذلك عن الجزء الباقي من الدين وفقا للمادة 796 من القانون البحري الجزائري ويتحمل الشّاحن أجرة الحمولة المحددة بمقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف إلاّ في حالة وجـوب دفعـها في مكان الوصول، فيصبح المرسل إليه مسؤولا عن تسديدها قبل استلام البضاعة وفقا للمادة 794 من القانون البحري الجزائري.

1 – إن الأصح خطيرة، وهناك خطأ في الطباعة فقط.

المبحث الثّاني: المنازعة المتعلّقة بالمرسل إليه.

نتطرق إلى هذا المبحث في مطلبين إذ نخصص المطلب الأول للمرسل إليه وتحديد التزاماته اتجاه الناقل أما المطلب الثاني فنخصصه للإجراءات الواجب احترامها من المرسل إليه لحماية حقوقه في التعويض من الخسائر التي تتعرض لها البضاعة أثناء النقل.

المطلب الأول: تعريف المرسل إليه وتحديد التزاماته اتجاه الناقل.

الفرع الأول: تعريف المرسل إليه.

هو المستفيد من عقد النقل البحري بنقل بضاعته بحرا في حالة جيدة وفقا للمواصفات والحالة التي يتم شحنها عليها وفقا لوثيقة الشّحن، ولكي يضمن المرسل إليه حقّه في التعويض عن الخسائر التي تتعرض لها البضاعة يتوجب عليه احترام بعض الإجراءات ،كما تترتّب عليه التزامات مقابل استفادته بخدمات النقل.

الفرع الثّاني: التزامات المرسل إليه اتجاه الناقل.

1./ يلتزم المرسل إليه عند استلام البضاعة بتسديده أجرة النقل إذا تم الإتّفاق على تسديدها عند الوصول وكذلك تسديد أي مبلغ زائد مثبت بوثيقة الشّحن أو أية وثيقة أخرى وإلا ترتّب عليه رفض تسليم البضاعة لغاية تسديد ما عليه وفقا للمادتين 791 – 792 من القانون البحري الجزائري.

2./ يجب على المرسل إليه الحضور لاستلام بضاعته وإلا ترتّب عليه تحمل نفقات إيداعها بمستودع الميناء، كما يترتّب عليه تعويض الناقل عن التأخير في الاستلام وفقا للمادتين 793-794 من القانون البحري الجزائري.

3./ في حالة عدم قيام المرسل إليه بسحب بضاعته من المستودعات وتسديد المبالغ المستحقّة للناقل يتم بيعها بعد موافقة السلطات القضائية إلاّ إذا قدمت كفالة من صاحب الحقّ في البضاعة.

المطلب الثّاني: الإجراءات الواجب احترامها من المرسل إليه لحماية حقّه في التّعويض عن الخسائر التي تتعرض لها البضاعة أثناء النقل البحري.

أولا: يستطيع المرسل إليه أو من ينوبه أن يتحقّق من حالة البضاعة قبل استلامها، كما يستطيع معاينتها بواسطة خبراء وفقا للمادة 788 و 789 من القانون البحري الجزائري.

إذ تنص المادة 788 على أنه: " يسمح للمرسل إليه أو من ينوب عنه قبل استلام البضاعة بالتحقّق من أهمية وحالة البضاعة التي تقدم إليه من قبل الناقل.

وفي حالة الفقدان أو الضرر الأكيدين أو المفترضين يجب أن يتعاون الناقل والمرسل إليه على تقديم جميع التّسهيلات المعقولة لتفتيش البضائع والتحقّق من عدد الطرود.

وفي ميناء مستغانم فإن حضور خبير لمعاينة البضاعة أثناء التفريغ أصبح عرفا ساريا في جميع العمليات التي تتم درءا لأية مشكلة فيما بعد ولا يكون هناك أي تفريغ دون حضور خبير.

ثانيا: يبلّغ المرسل إليه الناقل كتابيا في التأكّد من الأضرار والخسائر قبل وقت تسليم البضاعة وإذا لم يفعل اعتبرت البضاعة مسلّمة حسب وصفها بوثيقة الشّحن لغايـة ثبـوت الـعكس، وفي حالة الخسائر التي لا تكون ظاهرة عند التّسليم يبلّغ عنها خلال ثلاثة أيام من تاريخ التسليم ولا جدوى من التبليغ الكتابي (رسالة التحفّظات)، إذا كانت حالة البضائع محقّقا فيها حضوريا عند استلامها أي تم التحقّق من حالتها بحضور الأطراف (المادة 790 من القانون البحري الجزائري).

يلاحظ بأن المرسل إليه ملزم خلال أجـل محـدد بمعاينـة البضاعـة للحصـول على التعويض المناسب عن الضرر الذي تسبب فيه الناقل وديّا أو عن طريق القضاء، وقد يفوت المرسل إليه فرصة إثبات الضرر بعدم احترامه للأجل المنصوص عليه وفقا للمادة المذكورة أعلاه، ويصبح التّسليم كأنه تم طبقا للمواصفات الواردة بوثيقة الشّحن، إلاّ إذا كان الضرر قابلا للإثبات العكسي ويصبح التسليم كأنه تم طبقا للمواصفات الواردة بوثيقة الشّحن، وقد تثار من الناحية العملية عدة إشكالات فيما يخص تطبيق المادة 790 من القانون البحري الجزائري، فقد تكون هناك أضرار فعلا قد لحقت بالبضاعة لكن المرسل إليه لا يقدم رسالة تحفظات وفقا لنص المادة 790 من القانون البحري الجزائري (خاصة بالنسبة للشّركات الوطنية

والمؤسسات العمومية) لذلك يطرح التساؤل هل ترفض دعوى المرسل إليه بسبب عدم تقديم التحفّظات ، أو عدم تقديمها خلال الآجال المحددة بثلاثة أيام وفقا لمقتضيات المادة 790؟

وما نلاحظه عمليا أن القضاة يرفضون الدعوى بمجرد أنّهم لا يجدون رسالة تحفّظات بالملف أو أنّها حررت خارج الآجال القانونية وفي كلّ الأحوال قد وضحت المحكمة العليا هذه المسألة عن طريق عدة قرارات منها:

ملف رقم 143090 قرار بتاريخ 09-07-1996:

قضية: (ش.ج.ت.ن) ضد شركة ج.ف.أ):

من المقرر قانونا أنه: " إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثّله بتبليغ الناقل كتابيا في ميناء التّحميل قبل أو وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشّحن لغاية ثبوت العكس وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة، فيبلّغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع.

ومن المقرر قانونا أيضا أنه: " تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشّحن بمرور عام واحد ".

ومن ثمة فإن عدم تقديم المرسل إليه لتحفّظاته في الآجال المذكورة في المادة 790 من القانون البحري لا يؤدي إلى سقوط حقّ المرسل إليه، بل تبقى حقوقه قائمة حسب المـ ـادة 743 من القانون البحري، ويتم إثبات ذلك بجميع الوسائل للخسائر اللاّحقة بالبضاعة بمرور سنة تبتدئ من تاريخ التسليم وعليه فإن القرار المنتقد لم يطبق أحكام المواد المبينة أعلاه تطبيقا سليما، ومتى كان كذلك استوجب النقض.[1]

<u>ثانيا</u>: كما أقرت المحكمة العليا فيما يخص عقد النقل البحري المتعلّق بالتعويض عن الخسائر والتحفّظات، بأن العبرة بالتسليم وليس بالتفريغ طبقا للمادتين 739-790 من القانون البحري الجزائري.

---

1 – الإجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، المرجع السابق، عدد خاص، ص 195.

ملف رقم 114925 قرار بتاريخ 1994/09/27

قضية: (ش.ج.ت.ن.ك.ج) ضد (ش.ك.أ.ل.ل)

من المقرر قانونا أنه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه".

ومن المقرر قانونا أيضا أنه " إذا حصلت خسائر للبضاعة المنقولة، فإن على المرسل إليه تبليغ الناقل كتابيا في ميناء التحميل قبل أو وقت تسليمها، وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة، فيبلغ عنها خلال الثلاثة أيام من تاريخ استلامها وإلا اعتبرت مستلمة حسب وثيقة الشّحن لغاية ثبوت العكس."

ومن المستقر عليه قضاء أن التسليم بالمعنى القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثّله البضائع للمرسل إليه، ويحصل على القبول من طرفه.

ولما ثبت – من قضية الحال- أن قضاة الاستئناف أخلطوا بين التسليم والتفريغ حينما اعتبروا أن وصول الباخرة إلى الميناء وتفريغ البضاعة بمثابة التسليم القانوني، ومتى كان كذلك استوجب النقص[1]

1 – الإجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، المرجع السابق، ص 169.

الفصل الثّاني: المنازعة المتعلّقة بعقد التأمين البحري:

من النّادر أن تسافر سفينة أو تنقل بضاعة بطريق البحر دون أن يقوم أصحا بها بالتّأمين عليها ابتغاء الأمن والضمان وتحصنا من المخاطر البحرية، حتى أضحت كلّ العلاقات القانونية البحرية تسوى في نهاية الأمر بين المؤمنين،(1) ومن ثمة كان من النّادر جدا أن نجد في محاكمنا وخاصة محكمة مستغانم دعوى تظم أطرافا لايجمعهم عقد التأمين لذلك ارتأينا أن يحظى هذا الموضوع بالدراسة والتمحيص حتى ينجلي الغموض حوله وتتّضح مسؤولية كل طرف، فخصصنا المبحث الأول لمفهوم التأمين البحري في القانون المقارن ثم في القانون الجزائري أما المبحث الثّاني فخصصناه للخطر محلّ التأمين البحري.

المبحث الأول: مفهوم التأمين البحري

نتناول في المطلب الأول مفهوم التأمين البحري في القانون المقارن، وفي المطلب الثاني مفهوم التأمين البحري في القانون الجزائري.

المطلب الأول : مفهوم التّأمين البحري في القانون المقارن.

وفي هذا الصدد نتطرق إلى التعريف الوارد في القانون الفرنسي والقانون الانجليزي باعتبار أن كل منهما يعبر عن نظام قانوني معين:

الفرع الأول: التأمين البحري في القانون الفرنسي

عرف العميد جورج ريبر عقد التأمين البحري بأنّه: "عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له عن الضرر الذي لحقه في رسالة بحرية من جراء بعض الأخطاء في حدود نسبة المبلغ المؤمن عليه مقابل دفع قسط، ويجب قبل كلّ شيء ذكر الطرفين الحاضرين أي المؤمن والمؤمن له وأعوانهما في هذا العـقد" (2).

---

1 – د/ مصطفى كمال طه: مبادئ القانون البحري، ص 401.

2 – Ripert George, Droit maritime, tome 03, édition Rousseau, Paris 1953, P 371.

ولقد ساير القضاء الفرنسي الملزم بالفصل في المنازعات المطروحة عليه التطورات الطارئة في الميدان العملي مما جعله المصدر القانوني الأكثر مساهم في تطوير مفهوم التـّأمين البحري.

فقد لعب دورا معتبرا في تفسير نطاق التأمين البحري إذا أخذ بمبدأ امتداد التأمين البحري إلى الأخطار البرية والبحرية باعتبارها تابعة للرحلة البحرية[1] وقد أول RIPERT هذه الأحكام بأنّها تطبيق لنظرية التبعة، فالخطر المرتبط بالرسالة البحرية التي تمت أو ستتم يأخذ صفة هذه الرسالة ولو وقع أثناء النّقل البحري أو النّهري السابق أو اللّاحق للنّقل البحري.[2]

في حين عارض "بيار ليـرو" هذا التمديد واعتبره غير طبيعي ولا سيما عندما أخذت الممارسة العملية تقليد ما جاء به القانون الإنجليزي لـ 1906، إذ أخذ القضاء يقضي بصحته، ويتم ذلك بالتّأمين المعروف من مخزن إلى مخزن آخر [3]

وإذا كان المؤمنون وبتأييد من الفقه ترددوا واحتجوا على امتداد التّأميـن البحـري إلى أخطار غير بحرية أصلا، إلاّ أنّه وتحت ضغط المنافسة بين المؤمنـين وافقـوا على هذا التّمديد والذي استند عليه القضاء الفرنسي بقرار صادر من محكمة النقض الفرنسية [4] الذي قضى بأن العمليات التمهيدية السّابقة واللاّحقة للنقل البحري تخضع في مجموعها للتأمين البحري مما يجعل القول بأن تطوير وتوسيع نطاق التأمين البحري يرجع الفضل الأكبر فيـه إلى القضاء في مجمله، فالرحلة البحرية تشمل العمليات المتعلّقة بالشّحن والتفريغ وكذلك عمليات تغيير السفينة و العبور .

---

1 – من جملة الأحكام القضائية الآخذة بهذا الإمتداد محكمة مارسيليا في 1900/04/27، منشور في المجلة الدولية للقانون البحري XV 786، وقد ذكر العميد ريبر عدة أحكام صدرت خلال الفترة من 1900 إلى 1913، آخذة بهذا الامتداد المذكور سابقا في هامش الصفحة 594 من مرجعه المذكور.

2 – Ripert George, OP, CIT, P 594.

3 – علي بن غانم: التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني – دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والإنجليزي – ديوان المطبوعات الجامعية 2000، ص 36.

4 – محكمة النقض الفرنسية 12 نوفمبر 1947، دالوز، 1984، 2 – 4475 مع تعليق Daniel Vaux، اشار إليه ريبر في مرجعه، ص 59.

وقد صدر في فرنسا قانون جديد بشأن التأمين البحري في 03 يوليو 1967، وأكمل بمرسوم صدر في 1967/01/09، ثم قنّنت النصوص التشريعية واللائحية المتعلّقة بالتأمين بالمرسومين رقمي 666 و 667 في 16 يوليو 1976.

وقد نصت المادة 172-01 من قانون 1967/07/03 على أنّه: " يخضع لهذا الباب المتعلّق بالتأمين كلّ عقد تأمين يكون محلّه ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية ما" [1]

الفرع الثّاني: التّأمين البحري في القانون الإنجليزي

عرف المشرع الإنجليزي التّأمين البحري في المادة الأولى من قانون 1906 بأنّه: "عقد بمقتضاه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له وفقا لطريقة وإلى الحد المتّفق عليه عن الخسائر البحـرية وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطرة بحـرية[2]، فالمخاطرة البحرية أو المغامرة التي تعتبر أساس التأمين البحري في القانون الإنجليزي هي التي تلحق السفينة أو البضائع أو منقولات أخرى من أخطـار بحريـة [3]

وبتحليل هذه المادة المتضمنة تعريف التأمين البحري يتّضح لنا بالنسبة للمشرع الإنجليزي أن عقد التأمين البحري يتجه نحو التّدويل و هذا ما يتجلّى في الملاحظات التّالية:

أولا: اشتراط المشرع الإنجليزي في التأمين البحري توفّر الشّروط الواجب توفّرها في أي عقد بوصفه وتحديد طبيعته بأنه عقد، فيخضع بذلك للنظرية العامة للعقد.

وقد استفاد المشرع الفرنسي الـحديث من هذا كمـا استفـاد المشـرع الجزائـري أيضا من ذلك.

ثانيا: رغم ذكر التعريف لطرفي العقد المؤمن والمؤمن له، إلاّ أنه قد ركّز على التزامات المؤمن التي بينها بدقة وهي تعويض المؤمن له، ومن بين خصائص هذا التعويض:

---

1 – Pierre Lureau, Les assurances maritimes – Encyclopédie commerciale, IV, Dalloz, n 10, P 02 – 1972.

2 – د/ محمد سمير الشرقاوي: الخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، مطبعة النشر، دار القومية القاهرة، 1966، ص 04.

3 – علي بن غانم: المرجع السابق، ص 43.

1./ محلّ التعويض هـو الخسائر البحـرية و يجب أن يكون التعويض بقدر الضرر وأن هذا الأخيـر منـاط التعـويض.

كما أن المؤمن له لا يعوض إلا عما لحقه من ضرر، مما يتبين معه أن التأمين البحري هو تأمين على الأضرار وأنه يخضع لإحدى خصائصه الهامة التي تعد من النظام العام وهو مبدأ التعويض الذي يميزه عن الرهان والقمار(1).

2./ حدد المشرع الإنجليزي هذه الخسارة البحرية القابلة للتّأمين بالخسارة النّاشئة عن المخاطر البحرية التي تعني الخطر بمدلول السبب، وبذلك يكون التشريـع الإنجلـيزي هـو الأسبـق في تعريف التأمين البحري بواسطة الخطر البحري الذي أطلق عليه عبارة المخاطرة البحرية والتي عرفها على وجه المثال في المادة الثالثة من نفس القانون.(2)

المطلب الثّاني: مفهوم التأمين البحري في القانون الجزائري:

الفرع الأول: تعريف التأمين البحري طبقا للتشريع الجزائري:

لقد نهجت الجزائر منذ الاستقلال نهج العمل بالقوانين الفرنسية السائدة فيها ما لم تتنافى مع السيادة الوطنية، فبقي القانون الفرنسي هو الساري بعد الاستقلال والمعمول به.

لكن بحلول تاريخ 1975/07/05، وهو تاريخ وقف العمل بالقانون الفرنسي أصبحت الجزائر تعيش فراغا تشريعيا في ميدان التأمين البحري، لأن التّقنين البحري الصادر في أكتوبر 1976 لم يتضمن أحكاما متعلّقة بالتّأمينات، لكن بقي الخلل يشوب هذا القانون ورغم مرور فترة خمس سنوات ونصف من الفراغ التشريعي فإن المشرع الجزائري لم ينص على العمل بالأثر الرجعي لتغطية هذه الفترة كما فعل في القانون المدني والتجاري والبحري من قبل، ولحسن الحظّ أن أغلبية الأحكام المعمول بها في التأمين البحري الدولية هي أحكام تفسيرية مما يترك الحرية للمتعاقدين في اختيار القوانين الواجبة التطبيق.

---

1 – سلامة عبد ا سلامة وعصام الدين عمر، التأمين البحري وأصوله العلمية والعملية، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 253.

2 - Smith de Robert - Théorie et pratique des assurances maritimes, Tome 01, Paris 1959, P 09.

وحسب تعريف المشرع الجزائري للتأمين البحري خلافا للتأمين البري الخالي من التعريف يتّضح أن للتأمين البحري أركان أخرى مختلفة، في حين جاء الباب الأول المتعلق بالتأمين البري من الأمر95-07 خاليا من هذا التأكيد وإنما يستفاد من الفقرة الثانية للمادة 92 عندما نص المشرع على: "غير أن تأمين الأخطار المرتبطة بملاحة النزهة يبقى خاضعا لأحكام الباب الأول المتعلّق بالتأمينات البرية."

فالمشرع سوى بين ملاحة النزهة والتّأمين البري في حين نص صراحة أن للتّأمين البحري أحكامه الخاصة.

وقد نصت المادة 92 من الأمر 07/95 الصادر في 91/01/25 على مايلي:

« Les dispositions du pressent titre s'appliquent à tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime. »

وما يمكن ملاحظته على تعريف التأمين البحري في القانون الجزائري هو:

أولا: إن الهدف من تعريف التأمين البحري هو تحديد نطاق تطبيقه لاختلاف أحكام التأمين البحري عن غيره من الأنواع الأخرى.

ثانيا: يتميز التأمين البحري بأحكامه الخاصة بنصه في قانون 07/80 على أنّه: "تطبق أحكام هذا الباب على كل عقد تأمين هدفه ضمان الأخطار المتعلّقة بعملية بحرية ما". وهي المادة التي تقابلها المادة الأولى من الأمر 07/95 مما يدلّ صراحة على تميزه من جهة، ومن جهة أخرى نصت المادة 06 من قانون 07/80 على مايلي: " تطبق أحكام الباب الأول من قانون 09 أوت 1980..."، على خـلاف الأمـر الملغـي له 07/95.

لهذا يجب العمل على تفسير وثائق التأمين بمعيار العمليـة التي تشمل إرشـاد وقطر وإصلاح الموانئ والأرضيات وبناء السفن أو الإصلاح والتي هي عمليات بحرية هامشية لكنّها لا تدخل في الرحلة أو التّنقل [1]

---

1 - وهي الميزة التي يمتاز بها القانون الجزائري على كل القوانين الأخرى.

فالمشرع الجزائري في كلا القانونين رغم الغموض في النص الجديد باللّغة العربية، فقد أخذ بمعيار العملية البحرية والأكثر شمـولا ومرونـة ووضوحـا، و يتأكّـد ذلك بمـا ورد في المادة 149 من القانون 07/80 المقابلة للمادة 124 من الأمر 07/95 اللّتين أجازتا التأمين على السفينة أثناء البناء أو الرسو في الموانئ حسب ما اتفق عليه في العقـد، كمـا أكـّد ذلك في التأمين على البضائع بامتداد التأمين إلى الأخطار التبعية للنّقل البحري سواء تعلّق الأمر بنقل البضاعة عن طريق الـ ـبر و/ أو النهر و/ أو الجو، و سواء كانت هذه الأعمال سابقة أو لاحقة للنقل البحري عملا بمبدأ تبعية المجموعة التجارية للرحلة وهذا ما أكّدته المادة 160من قانون 07/80 المطابقة للمادة 136 من الأمر 07/95 .

<u>الفرع الثّاني:</u> إثبات عقد التأمين البحري

يتّخذ عقد التأمين شكل وثيقة التأمين، ملحق التأمين و المذكرة المؤقّتة.

<u>أولا</u>: وثيقة التأمين البحري: لقد صدرت وثيقة التأمين البحري على البضائع من الشّركة الجزائرية لتأمين النّقل في ظل قانون 80-07 في 17-12-1981، أما وثيقة التأمين على السفن بجميع أنواعها فقد صدرت في 20 مارس 1985.

وقد حذت هذه الوثائق الجزائرية حذو وثائق التأمين الفرنسية، حيث نصت في مقدمتها على خضوعها لقانون 80-07 ثم جاءت خالية من أي تعريف بل اتجهت إلى الأخطار المضمونة والأخطار المستبعدة ومكان وزمان سريان التأمين وشروطه وكذلك التزامات كل من المؤمن والمؤمن له وحالات بطلان العقد وجواز إلغائه.

وما يمكن أن يقال عن هذه الوثائق أنها صالحة للعمل بها رغم أنها صدرت في ظل القانون الملغى.

ثانيا: شروط و بيانات وثيقة التأمين:

أ/ الشّروط العامة: هي تلك التي تتمثّل في محرر مطبوع لا يختلف من وثيقة لأخرى خاصة بالتأمين وتشتمل على فراغ تحسبا للعناصر المتغيرة كاسم المؤمن له والأشياء المؤمن عليـها وقسط التأمين ، ويملأ هذا الفراغ حين التوقيع على الوثيقة.

ب/ الشّروط الخاصة: محرر خطي مطبوع تكملة لما سكت عنه في المطبوع المحرر الخاص بالشّروط العامة، ويعتد بالمحرر الخطّي في حالة النزاع بين الطّرفين لأنّه أكثر تعبيرا عن إرادة المتعاقدين.

أما البيانات الـتّي ينبغي التوقيع عليها إجباريا في وثيقة التأمين زيادة على ما يحتويه عقد التأمين من كتابة وحروف واضحة فقد نصت عليه المادة 98 من قانون التأمـين بقولهـا:

" يجب أن يحتوي عقد التأمين على مايلي:

1./ تاريخ و مكان الاكتتاب.

2./ اسم الأطراف المتعاقدة ومقر إقامتها مع الإشارة عند الاقتضاء إلى أن مكتتب التـّأمين يتصرف لحساب مستفيد أو لحساب من سيكون له الحقّ فيه.

3./ الشّيء أو المنفعة المؤمن عليها.

4./ الأخطار المؤمن عليها والأخطار المستبعدة.

5./ مكان الأخطار.

6./ مدة الأخطار المؤمن عليها.

7./ المبلغ المؤمن عليه.

8./ مبلغ قسط التـّأمين.

9./ الشّرط الإذني أو لحامله إذا اتّفق عليه.

10./ توقيع الطّرفين المتعاقدين.

ثالثا: تنظيم الوثيقة

وهو نسخها في نموذجين أصليين ويسلّم لكلّ من المتعاقدين نموذجا منها حتى يتمكن كلا الطرفين من إثبات حقّهما عند الاقتضاء، ويمكن أن تصدر الوثيقة في سند عادي أو في شكل رسمي لدى الموثق.

رابعا: ملحق الوثيقة

لقد نصت المادة 10 من قانون التأمين الجزائري على أنّه لا يقع أي تعديل في عقد التأمين إلا بملحق يوقّعه الطرفان.

خامسا: دور وثيقة التأمين في الإثبات:

إن لوثيقة التأمين أهمية كبيرة في الإثبات أثناء النزاعات التي قد تحصل بين الأطراف ومتى تم التوقيع عليها فإنها تصبح لها حجية فيما اتّفق الطرفان على تدوينه من بيانات عليها فيما بين الأطراف، على أن تاريخ الوثيقة يكون حجة أيضا على الغير حتى يثبت العكس تطبيقا للقواعد التجارية العامة [1].

أ./ أهمية الكتابة:

اشترط المشرع الجزائري وجوب أن يكون عقد التأمين بوثيقة مكتوبة وهو خروج عن القاعدة العامة في إثبات العقود التجارية التي تخضع لكل وسائل الإثبات (حرية الإثبات) و جعل الكتابة شرطا أساسيا في عقد التأمين.

ب./ الحكمة من اشتراط الكتابة:

اشترط المشرع الجزائري أن تكون الكتابة بحروف واضحة، كما تبينّه المادة 07 من الأمر 95-07 لأن العقد في بعض الأحيان يتطلّب وقتا طويلا لتنفيذه، كما يمكن أن تمتد آثاره إلى غير طرفيه، لذلك اشترط المشرع الجزائري الكتابة حسما لكل نزاع محتمل ورتّب على إغفاله البطلان، على عكس بعض التّشريعات العربية كالمشرع المصري الذي لا يرى في الكتابة إلاّ وسيلة للإثبات وليست ركنا يترتّب على إغفاله بطلان العقد [2]

---

1 – د/ مصطفى كمال طه المرجع السابق 1992

2 – المادة 295 ق ب المصري: " مبادئ القانون البحري " د/ مصطفى كمال طه، ط 03، ص 412 – 414.

سادسا: المذكـرة المؤقتة

إن المؤمن يستطيع أن يتّخذ قرارا بإصدار مذكرة مؤقتة تتضمن العناصر الرئيسية للتأمين موقّعة من المؤمن أو وكيله، و مذكّرة التغطية تعتبر وسيلة إثبات في حـالة الاتّـفاق في الوقت الذي يراد فيه تجنّب إعداد وثيقة التأمين نظرا للوقت الطويل الذي تستغرقه لظرف من الظروف، كأن يحتاج المؤمن لوقت من أجل دراسة إيجاب المؤمن له أو في حالة تسليم الوثيقة لحين تحريرها.

وخلاصة القول أن مفهوم التأمين البحري مطابق لما أخذ به القانون الفرنسي ويمكن الاستفادة بما قيل فقها وقضى به القضاء الفرنسي لتفسير القانون الجزائري، ما دام أن عقد التأمين من العقود المتوجهة نحو التدويل، وإنّما يجب العمل على تصحيح النقائص التي تشوبه، والناتجة عن الأخطاء في الترجمة وهو ما أدى إلى عدم أخذ المشرع الجزائري بضمان الخطر الظني (RISQUE PUTATIF) الذي نصت عليه المادة 128 من قانون 80-07 والمادة 100 من الأمر 95-07 والذي أكّدت اللّجنة المالية والتخطيط للمجلس الشعبي الوطني عند مناقشتها في تقريرها لهذه المادة استبعاد ضمان الخـطر الظنـي [1]، ولا يمـكن الاتّفـاق على ضمانه ما دامت هذه المادة 100 التي تمنع تأمينه من ضمن النصوص الآمرة التي نصت عليها المادة 93 من الأمر 95-07 مما يستـوجب تعديـل المادة 100 من الأمر واستبعادها في المادة 93 من النصوص الآمرة.

---

1 – أنظر تقرير لجنة المالية والتخطيط في عرض الأسباب لقانون 80-07 في الدورة الربيعية 1980، من المادة 105 إلى نهاية القانون عند التعرض لعنصر الخطر، بصدد تعديل المادة 114 من المشروع التي أصبحت تحمل الرقم 128 من قانون 80 – 07.

المبحث الثّاني: الخطر محلّ التأمين البحري

نتناول هذا المبحث في مطلبين، المطلب الأول نتناول فيه مفهوم الخطر محلّ التأمين البحري أما المطلب الثاني فنتطرق فيه إلى نطاق الضمان وضرورة التعرض للخطر.

المطلب الأول: مفهوم الخطر محلّ التأمين البحري.

الفرع الأول: تعريف و أهمية الخطر بوجه عام.

يشكّل الخطر العنصر الأساسي و الجوهري في التأمين، و هو الذي يضفي على العملية سمتها الخاصة بها والمميزة لها، لأنّه من أجل التغطية ضد الأخطار يتعـاقد المـؤمن له مع المؤمن، والجدير بالذّكر كما أشار الكثير من الفقهاء أن فكرة الخطر هي فكرة أصيلة وخاصة بقانون التأمين ، وهي تختلف كثيرا عن مفهوم الخطر المستعمل في القانون المدني.[1]

وتظهر أهمية عنصر الخطر بالنسبة لعملية التأمين في كون التأمين يدور مع الخطر وجـودا وعدما، فحيث لا خطر فلا تأمين [2]، ذلك أن الخطر الذي ينصب عليه الضمان يشكّل المحل المباشر للعقد الذي بتخلّفه يكون العقد باطلا ومنعدما لانتفاء المحلّ، إذن يبقى الغرض من عقد التأمين هو دائما تأمين الشّخص طبيعيا كان أو اعتباريا من خطر يهدده أو من حادث يحتمل وقوعه، فإذا ما تحقّق الخطر ووقع الحادث يسمى كارثة (sinestre).

ولا تنصرف كلمة الخطر في قانون التأمين إلى الحوادث السيئة فحسب بل تتعداها لتشمل الحوادث السعيدة وذلك على الـخصوص في التأمـين على الأشخـاص، كالتأميـن على الأولاد، إذ بمجرد ازدياد الصبي لدى المؤمن له يتلقّى تعويضا من المؤمن لمواجهة ما تتطلّبه مقتضيات الحادث من ازدياد في النـّفقات، وكذلك التأمين على الزواج قبل سن معينة، وغيرها من حالات التأمين على الحوادث السعيدة الـّتي أصبحت يغطيها في كثير من الأحيان التأمين المعروف بالضمان الاجتماعي [3].

---

1 – Picard et Besson : Les assurances terrestres en droit Français, P 35, Alenea 22.

2 – Paul Chauveau, Jurisclasseur comm – assurances maritimes, fascul E, P 03.

3 – أنظر في هذا المعنى ما ورد في كتاب الأستاذ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج 07، الفقرة 561، ص 1144.

مما سبق يتّضح جليا أن تعريف الخطر باعتباره احتمال وقوع حادث يشمل في تهديده أكبر عدد من الأشخاص هم مجموع المؤمن لهم، غير مؤكّد الوقوع من جهة وغير مستبعد الوقوع من جهة أخرى، وهذا ما يعطي له الصفة الاحتمالية التي تعالجها شركات التأمين.

وعليه فالخطر هو حادث غير محقّق الوقوع لا يتوقّف في حدوثه على محض إرادة أحد طرفيه لا سيما المؤمن له، ومن الجائز قانونا التأمين عليه من طرف المؤمن الذي يقبل ضمـان نتـائج وقـوعـه[1].

<u>الفرع الثّاني:</u> الشّروط الواجب توافرها في عنصر الخطر

<u>أولا</u>: أن يكون الخطر محتمل الوقوع.

فالخطر قبل كلّ شيء هو حادث غير محقّق الوقوع، إذ يعقد لضمان وقائع وأحداث محددة تتّصف بالغرر والاحتمال، و كثيرا ما يكون الحادث هو حادث يخشى المؤمن له وقوعه، فيسعى لاتّقاء نتائجه التي غالبا ما تكون ضارة.

ويكون الخطر غير محقّق الوقوع على إحدى صورتين:

1./ فقد يكون وقوعه غير محتّم، فهو قد يقع و قد لا يقع، فالتأمين ضد الحريق مثلا أو السـرقة أو المسؤولية أو الإصـابات هو تأميـن من خطر لا يـدري أحـد على وجه اليقين أنه قد يقع أو لا يقـع.[2]

2./ قد يكون وقوع الخطر أمرا محتملا ولكن الاحتمال يرد على وقت وقوعه الذي يبقى غير معروف، فهو خطر محقّق الوقوع ولكنّه مضاف إلى أجل غير محقّق ويتبين مما تقدم أن الخطر غير محقّق الوقوع يتضمن في نفس الوقت خاصية الشّرط وخاصية الأجل غير المحقّق، فخاصية الشّرط هي أنه غير محقّق الوقوع أمـا خاصية الأجل غير المحقّق هي أنّه أمر محقّق

1 – للمزيد من الإطلاع على مختلف التعاريف التي قيلت في الخطر، أنظر: بيكار وبيسون، المرجع السابق، الدكتور غريب جمال، التامين في الشريعة الإسلامية والقانون، طبعة 1975، ص 21، الدكتور محمد الكاشف: أصول الخطر والتأمين، ط 1981، د/ عبد العزيز فهمي هيكل : الكمبيوتر وأصول التأمين، دار الراتب الجامعية، 1986، ص 01، د/ توفيق العطار، أحكام التأمين في القانون المدني والشريعة الإسلامية، مطبعة السعادة، 1974، ص 35.

2 – د/ عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، فقرة 599، ص 1218 وما يليها.

الوقوع و لكنّه وقت وقوعه غير محقّق (ممكن الوقوع أو محتمل)، أما إذا كان هذا الحادث قد انتفى في لحظة إبرام التأمين فإن العقد يكون باطلا لانعدام المحلّ أو تخلّفه، وهذا مطابق لأحكام القواعد العامة في الالتزامات، حيث تنص المادة 93 من القانون المدني الجزائري على أنّه إذا كان محلّ الالتزام مستحيلا في ذاته كان العقد باطلا بطلانا مطلقا وهذه القواعد العامة القاضية ببطلان العقود لاستحالة وانتفاء المحل أكّدتـها المـادة 36 من الـقانون 80-07 الصـادر في 09-08-1980 المتعلّق بالتأمينات والتي تقابلها المادة 43 من الأمر 95-07 الملغي للقانون السابق و التي جاء نصها مطابق لنص المادة السابقة:" إذا تلف الشّيء المؤمن عليه أو أصبح غير معرض للأخطار أثناء اكتتاب العقد، كان هذا الاكتتاب عديم الأثر ووجب إرجاع الأقساط التي دفعها المؤمن له عن حسن نية، ويحتفظ المؤمن بالأقساط المدفوعة في حالة سوء نية المؤمن له".

و يجب أن تعاد الأقساط المدفوعة للمؤمن له مع خصم المصاريف التي تكبدها المؤمن بالإضافة إلى العمولات عندما تستحقّ من طرف المندوب أو السمسار.

<u>ثانيا</u>: أن لا يتوقف الخطر على محض إرادتي طرفي العقد

لأن محض إرادة المؤمن له أو المؤمن تجعل صيغة الاحتمال تنتفي، فلابد أن يتدخّل عامل المصادفة أو الطبيعة أو عامل إرادة الغير، وليس محض إرادة المؤمن له أو المؤمن. [1]

وقد أقرت المادة 12 من الأمر 95-07 المشار إليه سابقا أن: المؤمن مطالب بتعويض الخسائر و الأضرار:

أ./ الناتجة عن الحالات الطارئة.

ب./ الناتجة عن خطأ غير متعمد من المؤمن له.

ج./ الواقعة من أشخاص يكون المؤمن له مسئولا مدنيا عنهم طبقا للمادتين 134 و 136ق.م كيفما كانت نوعية الخطأ المرتكب و خطورته.

---

1 – د/ عبد الرزاق السنهوري: المرجع السابق، ص 1222.

د./ التي تسببها أشياء أو حيوانات يكون المؤمن له مسئولا مدنيا عنها بموجب المـواد من 138 إلى 140 من القـانون المـدني.

إذن يكون محلاّ للضمان ما يترتب عن أضرار و خسائر من جراء الحادث الفجائي أو فعل الغير أو فعل المؤمن له غير العمدي ،كما يجوز التأمين على خطأ التابعين مادام المؤمن له مسئولا مدنيا عنهم حتى و إن كان الخطأ عمديا أو كان جسيما.

ثالثا: يجب أن يكون مشروعا

أي يكون متولّدا من نشاط للمؤمن له غير مخالف للنظام العام والآداب، فالخطر المضمون باعتباره محلّ عقد التأمين يجب ألاّ يتعارض مع القاعدة الواردة في المادة 96 من القانون المدني التي جاء فيها ما يلي: " إذا كان محلّ الالتزام مخالفا للنظام العام و الآداب كان العقد باطلا."

المطلب الثّاني: نطاق الضمان و ضرورة التعرض للخطر.

الفرع الأول: نطاق الضمان

أولا:امتداد الضمان إلى أخطار غير بحرية أصلا في التأمين على السفن

لقد نصت 124 من الأمر 95-07 على أنه:" فيما يخص التأمين لأجل محدد، يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف، في الآجال المحددة في العقد، و يغطي التأمين اليوم الأول و الأخير من الأجل المذكور."

إذن نجد أن التأمين البحري يسري عند تواجد السفينة في البحر وهي بصدد القيام برحلة بحرية أو بمناسبة تركيبها أو بنائها أو إصلاحها أو أثناء رسوها في أحد الموانئ أو عند تواجدها في مكان مائي أو جاف، ولكن نلاحظ ضرورة توافر شرطين أساسيين وهما:

1./ أن يكون التأمين قد انعقد لزمن معين حتى يشمل مختلف هذه الحالات، فلا يصلح التأمين المبرم بالرحلة لضمان السفينة و هي في طور البناء.

وقد برر بعض الفقهاء التأمين على السفينة وهي في طور البناء، بأن السفينة وإن لم تكن خلال التركيب صالحة للقيام بعملية بحرية فإن صلاحيتها عند انتهاء البناء تقتضي تجربتها عن طريق الملاحة البحرية مما دعا المشرع إلى التأمين على هذه العمليات[1]

2./ ضرورة وقوع الخطر المؤمن عليه خلال الزمن المتفق عليه في العقد، وقد بينت المادة السالفة الذّكر أن المعمول به في تحديد نطاق الزمن المضمون في الرجوع إلى توقيت البلد الذي أبرم فيه العقد، ويشمل الضمان الأخطار الواقعة في اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور.

<u>ثانيا</u>: امتداد الضمان إلى أخطار غير بحرية أصلا في التأمين على البضائع

تنص المادة 136 من الأمر 95-07 على أنه: " تطبق قواعد التأمين البحري على كامل الرحلة، إذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر أو النهر أو الجو سواء أكان ذلك قبل النقل البحري أو تكملة له ".

فالقانون الجزائري كما يتّضح ذلك في المادة السالفة، يجعل الأخطار البرية أو الجـوية أو النّهرية الحاصلة خـلال النقل التّبعي أو الضروري للنقل البحري خاضعة لأحكـام التأمين البحري، وهو الحل الذي أكّدته المادة الأولى من الوثيقة الجزائريـة للتأمين على البضائع.[2]

إذن فالمشرع الجزائري قد أخذ بفكرة وحدة العقد، حيث تسري أحكام التأمين البحري مهما كان النقل مختلطا ما دام تابعا للنقل البحري، والأساس القانوني لهذه القاعدة هي نظرية التبعية ، حيث أن الفرع يتبع الأصل، وفي هذا تمديد هام للتأمين البحري إلى الأخطار التي هي ليست بحرية بطبيعتها مع أنها تخضع لقواعد التأمين البحري [3]

<u>الفرع الثّاني:</u> ضرورة التعرض للخطر

إن لذلك صورتين:

يجب أن تتعرض الأشياء المؤمن عليها للأخطار المؤمن ضدها خلال زمن معين من انعقاد التأمين، و تعرضها للأخطار خلال هذه المدة محتمل أي غير مستبعد.

---

1 – بيار ليرو: المرجع السابق، ص 127، فقرة 11.

2 – بدأ العمل بها بتاريخ 1981/12/17، عملا بقانون 80-07 الصادر في 1980/08/09.

3 – أنظر: بول شوفو، مجلة جوريس كلاسير، الأخطار البحرية، المواد 332 – 336، سبتمبر 1970، ف 26، ص 08، وقد سبق لمحكمة النقض الفرنسية أن قررت مبدأ خضوع النقل التبعي للنقل البحري لأحكام النقل البحـري وذلك في قرارها الصادر في 1947/11/12، دالوز الأسبوعي 1948.

وقد يحدث في بعض الأحيان أن تكون الأشياء المؤمن عليها معرضة للأخطار المؤمن ضدها أثناء إبرام العقد ،كما هو الحال في التأمين المنعقد لضمان سفينة في الوقت الذي تقوم فيه بالرحلة، لكن الأمر الكثير الحدوث هو أن يبرم عقد التأمين لضمان خطر من المحتمل وقوعه في المستقبل، ويتّضح هذا في المصدر الذي يؤمن على البضاعة التي في نيته القيام بإرسالها، فإذا لم يقم بإرسالها فإن البضاعة باعتبارها من القيم المؤمن عليها لم تتعرض للأخطار المؤمن ضدها، مما يترتّب عنه زوال الخطر لانتفاء المحل.

وقد نصت المادة 99 من الأمر 95-07 على أنه " لا يترتّب على التأمين أي أثر إذا لم يبدأ حدوث الأخطار خلال شهرين من إبرام العقد أو من التاريخ المحدد لبدء أثر الأخطار، إلا إذا وقع الاتّفاق على مدة جديدة.

ولا يطبق هذا الأجل على وثائق الاشتراك في التأمين إلا بالنّسبة للنّفقة الأولى، وتتمثّل النفقة الأولى في مفهـوم هذا القانون في الإجراء الأول الذي يعطي المؤمن له، بموجبه مفعولا لوثيقة الاشتـراك."

وفي إطار تطبيق هذا الحكم نصت الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن في فقرتها الثّانية من المادة 17 على أنه: "لا ينتج العقد أي أثر بعد شهرين من اكتتابه لأي تأمين لا تبدأ الأخطار في هذا الأجل إلاّ إذا اتّفق صراحة على أجل آخر."

وقول المشرع لا ينتج العقد أي أثر يعني أنه في حالة عدم بدء الأخطار يكون العقد مفسوخا لا باطلا، لأنه أثناء انعقاده توفّرت جميع شروط صحته ووقع خلل فيما بعد في تنفيذه.

ويمكن أن ينتج الخطر من كونه قد تحقّق أو استبعد تحقّقه عند إبرام العقد، كما هو الحال إذا اتضح أن الشّيء المؤمن عليه قد أصابته الكارثة أو وصل إلى المكان المقصود في لحظة إبرام عقد التأمين لضمانه.

والحكم المترتّب عن هذه الحالة هو بطلان التأمين لانتفاء المحلّ الذي هو الخطر والذي لم يعد ممكنا ولا محتملا [1]

---

1 – بيار ليرو: التأمين البحري، الموسوعة التجارية 1971، ص 10.

وهو الموقف الذي أخذ به المشرع الجزائري في التأمين البري والمشرع الفرنسي في نفس الميدان بتقريرهما البطلان إذا أصبحت الأموال المؤمن عليها غير قابلة للتعرض للخطر لكونها هلكت قبل انعقاد التأمين أو وصلت سالمة إلى المكان المقصود [1].

ثالثا: موقف المشرع الجزائري من التأمين عند تخلّف الخطر

لقد نصت المادة 100 من الأمر 07/95 على أنه: " لا يكون للتأمين المكتتب بعد وقوع الحادث أو بعد وصول الأموال المؤمن عليها إلى المكان المقصود أي أثر ويبقى القسط مكتسبا للمؤمن إذا كان المؤمن له على علم بذلك من قبل.

يحقّ للطّرف المتضرر في هذه الحالة المطالبة بالتعويض عن الأضرار "

إذن فالمشرع الجزائري قد حضر التأمين على الخطر الظني واعتد فقط بالوجـود المادي، وبذلك يكون قد خالف القانون الفرنسي وجلّ القوانين العربية، وهو ما يسبب أضرارا للاقتصاد الوطني، باعتبار الجزائر دولة مستوردة وتلزم مستوردها بالتأمين لدى شركات التأمين الجزائرية التي تخضع لهذا القانون والذي يحرم الطرف الجزائري من التـّعويض كلّما كانت الكارثة تمثّل خطرا ظنياّ، أما الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع فلم تشر إلى هذه الحالة بخلاف الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفن التي اعتبرت التأمين باطلا بمقتضى الفقرة الأولى من المادة 17 [2].

---

1 – نص المشرع الجزائري على هذا الموقف في المادة 38 من قانون 80 – 07، والمشرع الفرنسي في المادة 39 من قانون 1930/07/13.

2 – أمام وضوح النص وتقرير المشرع وتعبيره عن نيته القاطعة في تقرير البطلان، فلا مجال للإجتهاد، علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانون، ص 269.

الفصل الثّالث: الدعوى النّاتجة عن عقد النّقل البحري للبضائع وكيفية التعويض وتقديره

نتناول هذا الفصل في مبحثين، نتطرق في المبحث الأول للدعوى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع في مطلبين، نخصص المطلب الأول لشروط رفع الدعوى، ونخصص المطلب الثاني لأطراف وأحكام دعوى المسؤولية، ونتطرق في المبحث الثاني إلى التعويض في المنازعة البحرية، فنخصص المطلب الأول لطريقة التعويض وكيفية تقديره ونخصص المطلب الثّاني لاجتماع التعويض مع مبلغ التأمين.

المبحث الأول: الدعوى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع

لقد ركّزنا في دراستنا على هذه الدعوى رغم وجود دعاوى أخرى نص عليها القانون البحري، كون هذه الدعوى هي الوحيدة تقريبا التي تطرح على محاكمنا وخاصة بمكان تربصنا على مستوى مجلس قضاء مستغانم، إذ أننّا لم نعاين إطلاقا وجود دعوى التـّرك، أو دعوى ناتجة عن عقد نقل المسافرين أو الدعوى المتعلّقة بدفع المكافأة، أو الدعوى المتولّدة عن عملية إنقاذ أو رفع حطام بحري..الخ

والدعوى التي تنتج عن عقد النقل البحري للبضائع هي الدعوى التي يقيمها المرسل إليه أو المؤمن ضد الناقل البحري من أجل الحصول على تعويض جراء الخسائر التي تلحق البضائع المنقولة، ولماّ كان التأمين البحري حاضرا في كل عملية نقل بحرية للبضائع فإن المؤمن هو الذي يحلّ محل صاحب البضاعة لتحميل الناقل مسؤولية الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضائع سواء أثناء شحنها أو تفريغها نظرا للظروف التي نقلت فيها.

ومسؤولية الناقل البحري التي نظّم القانون البحري أحكامها كما رأينا في الفصل الأول من هذا المبحث تثار حيث يكون ثمة عقد مثبت في سند الشّحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سندا لنقل البضائع وعن الأضرار التي تلحق البضاعة خلال فترة وجودها عنده، والناقل مسئول وفق أحكام القانون البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ عن الأضرار التي تلحق البضاعة في الفترة ما بين استلامه لها في الميناء وما بين قيامه بتسليمها إلى صاحب الحقّ فيها في ميناء الوصول.

ولما كان الناقل البحري مسئولا عن البضاعة فإنه يلتزم في حالة فقدها أو تلفها بتعويض صاحبها عما لحقه من خسارة وما فاته من ربح ، وأنه لا يكفي توقّع سبب الضرر فحسب بل أيضا توقّع مقداره ومداه، وإذا كانت القواعد العامة تنص على أن التعويض عن خسارة البضائع يكون على أساس قيمتها الجارية و حسب مثيلاتها في السوق إن كانت مثلية، فإن التعويض عن الخسائر البحرية للبضائع يكون على أساس فرق قيمتها الجارية وهي بحالة جيدة وقيمتها بعد الخسارة[1]، ويحسب المبلغ الإجمالي بالرجوع إلى قيمة البضائع في يوم ومكان التّفريغ طبقا للعقد أو اليوم والمكان الواجب فيه تفريغها، وإذا لم توضع قيمة للبضائع على أساس السعر الجاري في الأسواق فيمكن تحديدها على أساس القيمة العادية للبضائع من نفس النّوع أو الجودة وفقا للمادة 806 من القانون البحري الجزائري.

أما التعويض عن التأخير في التسليم فيقدر على أساس الفرق بين قيمة البضاعة في السوق لو سلّمت في الوقت الذي يجب تسليمها فيه وقيمتها في الوقت الذي سلّمت فيه بالفعل.

المطلب الأول: شروط رفع الدعوى:

ينبغي الإشارة إلى أن الخصومة لا تنعقد إلاّ بإجراء التكليف بالحضور المنصوص عليه قانونا، لكن ما استرعى انتباهنا بمجلس قضاء مستغانم أن حوالي نصف الدعاوى لا تقبل لعدم تمكّن المدعي من تبليغ المدعى عليه أي الناقل والذي يكون غالبا شركة أجنبية ليس لها مركز أعمال بالجزائر نظرا لعدم تحديد العنوان بدقة بالإضافة إلى الأخطاء المتكررة فيه، خصوصا أن مهلة الشّهرين المقررة قانونا غير كافية لا محالة للقيام بالغرض المستوجب منها، وعليه نكون أمام عدم انعقاد الخصومة دون التطرق إلى موضوع النّزاع أصلا وهذا ما يشكّل هاجسا يصعب تخطّيه.

أما بخصوص الشّروط العامة لرفع الدعوى فيجب أن تتوافر حسب المادة 459 ق.إ.ج .م، الصفة، والمصلحة وأهلية التقاضي.

---

1 – الأستاذ: أحمد كمال، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، رقم 08، سنة 1990، ط 01، الإسكندرية.

وإن كان شرط المصلحة وأهلية التقاضي لا يثير أي إشكال فإن شرط الصفة يثير العديد من الإشكالات، خاصة عند عدم تظهير سند الشّحن، إذ تبقى البضائع باسـم البنـك ولا تنتقل إلى المرسل إليه، ولإثبات صفة المرسل إليه يتعين على هذا الأخير وعمـلا بأحكام المادة 749 من القانون البحري أن يقدم وثيقة الشّحن التي تعتبر سندا لحيازة البضائع واستلامها وقد تكون وثيقة الشحن لأمر أو لحاملها، على ذلك فإن مصير الدعوى التي ترفع من المرسـل إلـيه على الناقل دون أن يكون سند الشحن مظهرا باسمه هي عدم القبول.

ولا تقبل هذه الدعوى ضد الناقل البحري إلاّ إذا رفعت في مهلة سنة حسب المادة 743 من القانون البحري، تبدأ من تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه لأن عقد النقل البحري ينتهي بتسليم البضاعة من الناقل إلى صاحب الحق فيها تسليما فعليا.

بالإضـافة إلى ذلك فإن عملية تسليم البضائع لها أهمية كبيرة إذ أن التحفّظات أو الاحتجاجات التي يبديها المرسل إليه أو ممثّله لابد أن تقدم أثناءها للناقّل أو ممثّله.[1]

وكما سبق الإشارة إليه فإن أغلبية القضايا المطروحة تكون فيها شركة التأمين بجانب صاحب البضاعة، لأنها تكون قد دفعت تعويضا لهذا الأخير الذي أبرم معـها عقـد تأميـن على البضائع، ودعوى شركة التأمين تسمى بدعوى الحلول، وقد نص المشرع الجزائري عليها في المادة 744من القانون البحري والمادة 144 من القانون رقم 80-07 المتضمن قانون التأمينات والمادة 118 من الأمر المؤرخ في 25-01-1995 المتضمن قانون التأمينات الجديد.

وقـد نصت كلّ من المادتين 144 و 118 على القانونين المذكورين أعلاه على ما يلي: " يحلّ المؤمن محلّ المؤمن له في حقوقه ودعاويه ضد الأطراف الأخرى المسؤولة في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمـن له."

وحتّى تكون دعوى الحلول مقبولة ينبغي على شركة التأمين أن تحترم الشروط التالية:

أ./ تقديـم عقد حلول يوم رفع الدعوى: وهو عقد موقّع عليه من قبل المؤمن له وشركة التأمين ويوضح قيمة الخسائر التي تم دفعها للمرسل إليه.

1 – السيد: حسان بوعروج: مسؤولية الناقل البحري، الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، 2001، ص 14.

ولمّا كان الحلول يفترض الوفاء، فإنه يشترط أن يكون المؤمن قد دفع مبلغ التأمين للمستأمن، وإلا كانت دعوى المؤمن على من أحدث الضرر غير مقبولة.

ولمّا كان رجوع المؤمن على الغير المسؤول أساسه الحلول، فإنه يترتّب على ذلك النتائج الآتية:

1./ إن المؤمن لا يلزم بإبلاغ حقّه للغير المسؤول أو الحصول علـى قبولـه لجـعله نافـذا في مواجهته.

2./ يمكن للغير المسؤول أن يحتج في مواجهة المؤمن بالدفوع التي تكون له اتجاه المؤمن لـه ومن ثمة يجوز للناقل أن يتمسك في مواجهة المؤمن بشروط الإعفاء من المسؤوليـة الواردة في سند الشحن.

3./ أن للمؤمن أن يأخذ على المؤمن له عدم محافظته على حقّه في الرجوع على الغير المسؤول، ويكون المستأمن مسؤولا عن تعويض الضرر الذي يلحق المؤمن بسبب تقصيره.

4./ في حالة الوفاء الجزئي- لأن تعويض التأمين مثلا لا يجبر الضرر بأكمله مما يتعين معه رفع دعوى المسؤولية للوصول إلى التعويض الكامل- فإن المؤمن لا يتزاحم مع المستأمن بل يكون المستأمن مقدما على المؤمن.[1]

وقد أصدرت المحكمة العليا عدة قرارات تؤكّد فيها أن عقد الحلول هو الذي يعطي الصفة والمصلحة لشركات التأمين حتى تحلّ محلّ صاحب البضاعة، وما لاحظناه في العديد من القضايا التي تطرح على القسم البحري هو التصريح بعدم القبول من طرف القاضي المختـّص، وذلك أن شركات التأمين عادة ما تتراخى عن إبرام عقـد الحلول ولا تلجأ إلى تحريره إلاّ بعد أن تلحق الخسائر بالبضائع وتدفع شركة التأمين مبلغ التعويض للمؤمن له، فتقوم بإبرام عقد حلول في تاريخ لاحق على تاريخ رفـع الدعـوى، وللمحكمة العليا عدة قرارات في هذا المجال من بينها:

---

1 – د/ مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص 213 – 214.

- ملف 138267 قرار في 1996/02/27.

" وبما أن حقوق الأطراف تقدر يوم رفع الدعوى فيتعين على من يمارس دعوى الرجوع أن يقدم عقد حلول محررا قبل رفع الدعوى و إلاّ فانّه يقضى برفضها شكلا[1] لعدم توفّر الشّروط المنصوص عليها في المادة 459 من قانون الإجراءات المدنية "

- ملف رقم 151326 المؤرخ في 06 ماي 1997م

" حيث أنّه كان على شركة التأمين أن تقدم يوم رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة عقد حلول صحيح يعطي لها صفة التقاضي و يتضمن على وجه الخصوص تاريخ تحريره، حيث أن التاريخ المذكور في عقد الحلول هو الذي يسمح لشركة التأمين بممارسة دعوى الرجوع ابتداء من ذلك التاريخ ، وأن حقوق الأطراف تقدر يوم رفع الدعوى، و بما أن عقد الحلول في القضية الراهنة لا يشير إلى أي تاريخ فإنّه لا يسمح بمعرفة وقت التّسـديد للمرسل إليه وحقّ المؤمن في رفـع دعـوى الرجـوع ".

- قرار رقم 138448 في 1995/06/06:

" إن الحلول المشار إليه أعلاه لم يتم بحكم القانون بمعنى أن شركة التأمين لم تعف من تقديم عقد حلول عندما ترفع دعواها وفقا للمادة 747 بل هو حلول إتّفاقي مؤسس على عقد مكتوب لأن المؤمن طرف أجنبي عن عقد النقل"[2]

- ملف رقم153499 قرار في 1997/09/23:

" إن دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل تفترض أن أضرارا قد لحقت المدعي وإذا عوضت شركة التأمين المؤمن له – المرسل إليه – فلا يجوز لهذا الأخير أن يرفع دعوى بجانب المؤمن لأنه لم تكن له مصلحة في ذلك " لا يمكن بأي حال من الأحوال تجزئة الدعوى الرامية إلى تعويض الخسائر والسماح للمؤمن وللمؤمن له أن يباشرا هذه الدعوى معا."

---

1 – نلاحظ بأن المحكمة العليا استعملت مصطلح " رفض الدعوى شكلا " مع أن الأمر يتعلق بعدم القبول.

2 – المجلة القضائية، عدد 2001.

ب./ احترام آجال رفع دعوى الرجوع:

يجب أن ترفع دعوى الرجوع خلال مدة السنة المنصوص عليها في المادة 743 من القانون البحري الجزائري لكي تكون مقبولة.

أما إذا رفعت خارج مهلة السنة فتكون مقبولة عندما تقام في مدة ثلاثة أشهر من يوم تسديد المبلغ المطالب به عملا بأحكام المادة 744 فإذا سلّمت البضائع مثلا يوم 02 جانفي 1996 فإن مهلة السنة الممنوحة للمرسل إليه لرفع الدعوى تسري مـن هـذا التاريخ وتنتهي في 04 جانفي 1996 [1].

وقد أكّدت على ذلك المحكمة العليا في عدة قرارات منها :

القرار رقم 151318 الصادر بتاريخ 06 ماي 1997 الذي قضى بنقض القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر الذي رفض دعوى شركة التأمين الرامية إلى تعويض الخسائر اللاّحقة بالبضائع المنقولة بحرا على أساس: " أن تلك الدعوى رفعت في 30 نوفمبر 1991 وأن عقد الحلول مؤرخ في 1991/06/05 أي خارج مهلة ثلاثة أشهر المنصوص عليها في المادة 747 من القانون البحري الجزائري.

المطلب الثّاني: أطراف و أحكام دعوى المسؤولية:

الفرع الأول: أطراف الدعوى:

أولا: المدعي

هو صاحب الحقّ في البضاعة الذي أضيـر بسبـب هلاكـها أو تلفـها أو التّأخيـر في وصولها، ومن ثمة يجوز أن يكون مدعيا الشّـاحن الذي أبرم عقـد النقل البحري مع الناقل أو المرسـل إليه أو الحامل الشرعي لسند الشّحن و إذا أو في الناقل البحري بالتعويض للشّاحن تبرأ ذمته قبل المرسل إليه، وكذلك إذا أوفى بالتعويض للمرسل إليه تبـرأ ذمتـه فـي مواجهة

---

1 – حسان بوعروج: المرجع السابق، ص 17.

الشّاحن، كما قد يكون مدعيا كما سبق ذكره أي شخص حلّ محلّ صاحب الحقّ في البضـاعة في حقوقه وذلك كالمؤمن الذي قام بتعويض المؤمن له صاحب الحقّ في البضاعة وهي الحالة المطروحة على مستوى مجلس قضاء مستغانم في كلّ مرة.

ثانيا: المدعى عليه

يكون الناقل مدعى عليه في دعوى المسؤولية عن الهلاك أو التّلف أو التأخير سواء كان هو الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي أو كان الناقل الأول أو أي من الناقلين اللاحقين له، ويجوز أن ترفع الدعوى على الربان باعتباره وكيلا عن الناقل وفقا للمادة 754 من القانون البحري الجزائري إذ أنه يعتبر النائـب القانـوني عن المجهز، وكذلك يجوز رفع دعوى المسؤولية على أي من تابعي الناقل، ولا يشترط أن يكون الناقل مالكا للسفينة بل يمكـن أن يكون مستأجرا لها.

- ملف رقم 249618، قرار في 2001/06/20.

" إن مستأجر السفينة لمدة معينة يتولّى الاستغلال بنفسه فيصبح ناقلا ومسؤولا وحده عن هلاك السفينة و الخسائر البحرية ما لم يثبت خطأ الغير المؤجر[1].

فيما يخص رفع دعوى التّعويض ضد عامل الشّحن والتّفريغ:

يجوز لكلّ مستفيد من خدمات الشّحن والتفريغ أن يرفع ضده دعوى التعويض عن الخسائر التي تسبب فيها أثناء قيامه بعملياته في إطار العقد الذي يربطه لكون عامل الشّحن والتفريغ يعمل لفائدة وتحت مسؤولية الناقل البحري حسب المواد 780-781-282-803 من القانون البحري الجزائري، وبالنسبة لعامل الشّحن والتفريغ فيستعين الناقل بخدماته في ميناء الشّحن والتفريغ بمقتضى عقد، وبالتالي يكون مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء عمليات التحميل والتفريغ و يجوز للناقل رفع دعوى ضده للمطالبة بتعويض ما تسبب فيه من خسائر.

---

1 – المجلة القضائية، العدد 01، 2003، ص 261.

الفرع الثّاني: أحكام دعوى المسؤولية:

في نطاق دعوى المسؤولية التي يقيمها المضرور قبل الناقل البحري فإن المضرور يلتزم بإثبات حصول الضرر ومقداره وإخطار المدعى عليه[1]، وذلك أمام الجهة القضائية المختصة في الآجال المحددة قانونا.

أولا:الإخطار بالهلاك

نصت المادة 790 من القانون البحري الجزائري على أنه إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثّله بتبليغ الناقل أو ممثّله كتابيا في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسب ما تم وصفها في وثيقة الشّحن لغاية ثبوت العكس.

وإذا لم تكـن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلّغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع.

ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محقّقا فيها حضوريا عند استلامها، وما لاحظناه أن الكثير القضايا ترفض لعدم وجود إخطار، رغم أن البضاعة يتم تسليمها بحضور كلّ الأطراف و حتّى حضور خبير في كل عملية تفريغ كما هو الشأن بميناء مستغانم.

وقد أكّدت المحكمة العليا هذا المبدأ في العديد من قراراتها منها:

* ملف رقم 216243 قرار بتاريخ 200/10/10.[2]

" حيث أثبتت الخبرة أن سبب الأعطاب ناتج عن عدم تغطية الحمولة أثـناء مكـوثها على الرصيف وقت هطول أمطار طوفانية.

حيث تغني المعاينة بالخبرة الشّركـة المرسل إليها من كلّ تحفّظات طبقا للمـادة 790 من القانون البحري ".

1 – د/ أحمد كمال: مسؤولية الناقل البحري، ص 218.

2 – قرار غير منشور.

فالحالات التي يجب فيها الإخطار وفق هذا النص هي خسائر أو أضرار دون الهلاك الكلّي أو التأخير، ويستفاد من ذلك أنه في حالة عدم حصول إخطار، فيفترض أن البضاعة قد سلّمت على حالتها المبينة في سند الشّحن وفي أن ميعاد الإخطار يبدأ من يوم تسليم البضاعة، وكلّها أحكام لا يتصور إهمالها في حالة الهلاك الكلّي التي ينتفي معها تسليم البضاعة.

ويقوم بتوجيه الإخطار كلّ شخص له شأن أو مصلحة في الرسالة البحـرية (الحمولة) إلى الناقل البحري في ميناء التفريغ، حيث أن الأضرار لا تكتشف عادة إلاّ عند التفريغ، كما يجوز توجيه الإخطار إلى نائب الناقل سواء نائبه القانوني أو الربان أو نائـبه الإتفاقي وهو وكيـل السفينة [1].

وتنص المادة 790 على أن يكون الإخطار كتابيا، والكتابة هنا ليس لها شكـل خاص، ويجب أن يكون الإخطار محددا و واضحا.

وقد ميزت المادة 790من القانون البحري الجزائري بين الحالة التي تكون فيها الأضـرار والخسائر ظاهرة والحالة التي تكون فيها هذه الأضرار والخسائر غير ظاهرة.

فإذا كانت ظاهرة يتم الإخطار في وقت أو قبل التسليم أما إذا كانت غير ظاهرة فيبلّغ عنها خلال 15 يوما ابتداء من يوم استلام البضاعة.

أما إذا لم يتم الإخطار فثمة قرينة بنص المادة 790 من القانون البحري الجزائـري على حصول تسليم من طرف الناقل للبضائع بالكيفية والحالة الموصوفة بها في سند الشّحن، وهذه القرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها، أما بالنسبة للإخطار بالتأخير فإن معاهدة هامبورغ قد نصت في المادة 19 الفقرة الخامسة على أن المرسل إليه يقوم بإخطار الناقل كتابيا في حـالة التأخير في تسليم البضائع، و ذلك خلال 60 يوما التالية لذلك التّسليم، والمدة المذكورة هي مدة متّصلة، ويترتّب على تخلّف الإخطار أو توجيهه بعد الميـعاد، أن يفقـد المرسـل إليه حقّـه في التعويض عن الضرر الناشئ عن التأخير، و الأمر يتعلّق هنا بالدفع بعدم قبول الدعوى.

---

1 – أحمد كمال: المرجع السابق، ص 231.

ثانيا: الجهة القضائية المختصة بالنظر في الدعوى وآجال رفعها

ترفع دعوى التعويض عن الخسائر التي تلحق بالبضاعة بسبب الأخطاء المرتكبة أثناء عمليات الشّحن والتفريغ أمام الجهة القضائية الواقع بدائرة اختصاصها الميناء الذي تمت فيه عملية التفريغ، أو الجهة القضائية المختصة وفقا لقـواعد القانون العام[1]، المادة 745 من ق.ب، وتتقادم جميع الدعاوى الناتجة عن عقد الشّحن والتفريغ في الموانئ بمرور سنة إبتداءا من انتهاء آخر عملية منصوص عليها لهذا العقد.

أما المادة 743 من القانون البحري الجزائري فقد نصت على أنّه: "تتقادم كلّ دعوى ضد الناقل بسبب الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشّحن بمرور عام.

بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتّفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتّب عليه رفع الدعوى."

أمّا المادة 744 فقد نصت على أنّه يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على ألاّ تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى.

وقد فرض المشرع الجزائري في مادة نقل البضائع بالبحر تقادما قصيرا مدته سنتان وفقا للمادة 772 من القانون البحري الجزائري بغية تصفية عملية النقل البحري في أسرع وقت ممكن.

وتبدأ مدة التقادم من تاريخ تسليم البضائع بالمعنى الذي سبقت دراسته.

وللمحكمة العليا اجتهادات كثيرة في مجال الجهة القضائية المختصة بنظر الدعوى وتقادمها ضد الناقل نذكر منها:

القرار الصادر بتاريخ 2001/06/20 تحت رقم 252824 [2]، أين أكّدت فيه المحكمة العليا أن محكمة ميناء التفريغ هي المختصة محليا للفصل في النزاعات المترتّبة عن عقد النقل البحري.

---

1 – مستيري فاطمة: المرجع السابق، ص 75.

2 – المجلة القضائية: العدد 02، سنة 2003، ص 211.

وكذلك عدة قرارات فيما يخص تقادم الدعوى منها القرار رقم 143090الصادر بتاريخ 1996/07/09 و القرار رقم 169658 الصادر بتاريخ 1998/06/16.

- ملف رقم 154011 قرار بتاريخ 1997/10/28، قضية م.م.ج. ضد ص.ج.ت.أ "من المقرر قانونا أنه: " تتقادم جميع الدعاوى المتولّدة عن عقد الشّحن والتفريغ في الموانئ خلال سنة واحدة اعتبارا من يوم انتهاء آخر عملية منصوص عليها في هذا العقد ".

ومن ثمة فإن قضاة المجلس لما أكّدوا أن مهلة السنة المنصوص عليها في المادة 884 من القانون البحري الجزائري تبدأ من يوم تسليم البضائع للمرسل إليه، فإن تسبيبهم جاء خلافا لمقتضيات المادة المذكورة التي توضح بأن مهلة السنة تبتدئ اعتبارا من يوم انتهاء آخر عملية منصوص عليها في عقد الشّحن والتفريغ التي تقوم بها المؤسسة المينائية وليس من يوم تسليم البضائع.

ومتى كان كذلك استوجب نقض القرار.

المبحث الثّاني: التّعويض في المنازعة البحرية

نتناول هذا المبحث في مطلبين، المطلب الأول يتضمن طريقة التعويض وكيفية تقديره، أما المطلب الثاني فيشمتل في اجتماع التعويض مع مبلغ التأمين.

المطلب الأول: طريقة التعويض و تقديره.

الفرع الأول: طريقة التعويض.

أشارت إليها المادة 131 من القانـون المدني الجزائري التي أحالت بدورها إلى المادة 182 منه والمادة 132 ، وتقابل المواد 170، 171، 222،221، من القانون المدني المصري، والأصل في التعويض أن يكون مبلغا من النقود، والغالب أن يكون دفعة واحدة، لكن لا مانع من أن يكون على أقساط أو أن يكون في صورة إيراد مرتّب لمدى الحياة.

وقد يقضى بتعويض رمزي أو بالنّشر في الصحف في حالة الضرر الأدبي.

وقد يكون التعويض عينيا كأن يأمر القاضي بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه، غير أنه في كلّ المنازعات المطروحة يلاحظ بأن المدعي يطالب بمبلغ معين من النقود لقاء الأضرار التي تعرضت لها البضائع من جراء الشّحن أو النقل أو التفريغ.

الفرع الثّاني: تقدير التعويض.

يقدر التعويض على حسب الضرر الذي أصـاب المضـرور بالـذّات فيدخل القاضي في اعتباره حالة المضرور الصحية والجسمية والعائلية والمالية، ولا يصح أن يتجاوز التعويض مقدار الضرر.

ولا يكون التعويض إلا عن الضرر المباشر سواء كان متوقّعا أو غير متوقّع ويشمل ما لحقه من ضرر وما فاته من كسب (المادة 01/182 من القانون المدني الجزائري).

ويلاحظ أنه في المسؤولية العقدية لا يكون التعويض في الأصل إلا عن الضرر المباشر المتوقّع وقت التعاقد (المادة 02/182 من القانون المدني الجزائري)

ذلك أن مضمون الالتزام العقدي إنما تحدده إرادة الطرفين، باستثناء حالتي الغش والخطأ الجسيم حيث يسأل المدين فيهما عن الضرر المتوقّع وغير المتوقّع.[1]

---

1 – د/ محمد حسنين: الوجيز في نظرية الإلتزام، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، ص 174 – 175.

المطلب الثّاني: اجتماع التعويض مع مبلغ التأمين:

يمكن القول بأن المشرع الجزائري أيـّد الجمع بين التعويض ومبلغ التأمين ، حيث أنـّه لم يجز لشركات التأمين إذا كان التأمين على الشّخص أن تحلّ محلّ المضرور في دعواه قبل المسؤول، وبذلك يجمع المصاب بين التعويض ومبلغ التأمين،

حيث نصت المادة 61 من قانون التأمين على ما يلي: " لا يحقّ للمؤمن، بأي حال، القيام بدعوى رجوع ضد الغير المسئولين عن الحادث، ويمكن جمع التعويض الذي يتوجب على الغير المسئول دفعه للمؤمن له أو لذوي حقوقه مع المبالغ المكتتبة في تأمين الأشخاص."

إذن لا يجوز لشركة التأمين أن ترجع على المسؤول بدعوى مباشرة، ولو أن المشـرع - لاعتبارات عملية - نص على حلول شركات التأمين قانونيا محلّ المضرور فـي التعويـض في حالة التأمين على الأشياء حتى لا يتلف المؤمن له عمدا الشّيء الذي أمن عليه بغية الحصول على قيمة التأمين.

المطلب الثّالث: عدم جواز الجمع بين دعوى التأمين ودعوى المسؤولية

الراجح هو أنه لا يقبل من المؤمن له أن يجمع بين دعوى التأمين ودعوى المسؤولية، وأن يقيم الدعوى على الغير المسؤول بعد أن حصل على تعويض التأمين وحلّ المؤمن محلّه قانونا في الـدعاوى التي تـكون له اتجاه الغير المسؤول، ذلـك لأن الضـرر وقد زال بقبض التعويض من المؤمن فقد انتفت مصلحة المؤمن له في الرجوع على الغير المسـؤول، وحيث لا مصلحة فلا دعوى [1].

1 – د / مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص 215.

خـــــاتمـــة:

لقد حاولنا من خلال دراستنا لبعض المشاكل العملية المتعلّقة بالمنازعات البحرية أن نسلّط بعض الضوء على مجموعة من النقاط الهامة التي تطرح على محاكمنا باستمرار ، وذلك فيما يخص النزاعات المتولّدة عن عملية النقل البحري وما يحيط بها، وهي محاولة بسيطة لمعرفة خبايا المنازعات البحرية والاهتداء إلى الحلول وفق ما رسمه القانون البحري الجزائري وقانون التأمين وما كرسته اجتهادات المحكمة العليا في هذا المجال ، وما خلصنا إليه في بحثنا هذا هو أن الناقل البحري يمكن أن يكون مالكا للسفينة أو مجهزا أو مستأجرا لهـا بالإضـافة إلى أن هناك الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وهي فكرة حديثة في الاتفاقيات الدولية، ولما كانت العلاقة بين الناقل والآخرين هي علاقة تعاقدية فقد تدخل المشرع لحماية الـطرف الضعيـف في هذه العلاقة حيث وضعت أحكام مشتركة لا يجوز الاتفاق على مخالفتها كالتزام الناقل بنقل البضاعة إلى المكان المطلوب سالمة إلا ما كان خارجا عن إرادته، والتزام الشّاحن بدفع الأجرة المستحقّة المتفّق عليها، وما لاحظناه بخصوص تعامل القضاة مع هذه النـّصوص هو الغموض الذي يكتنف تحديد المسؤوليات بين الناقل البحري والمؤسسة المينائية، إذ كثيرا ما يجد القضاة صعوبات في تحديد وفهم المسؤولية التي تكون بين الناقل البحري والمؤسسة المينائية في حدود العقد المبرم بينهما للقيام بشحن وتفريغ البضائع، حيث تسبب الأحكام على مواد ملغاة من (873 إلى 887)، رغم أن الأمور تبدوا واضحة واجتهاد المحكمة العليا مستقر في هذا المجال.

وما نخلص إليه في الأخير هو أن القواعد المتعلّقة بالقانون البحري وتطبيقه هي قواعد كثيرة ومتشعبة وذات أهمية قصوى تستدعي دراسات وافية معمقة ودقيقة نظرا للإشكالات العديدة التي تطرح من النّاحية العملية ، وما بحثنا هذا إلا محاولة بسيطة للوقوف على بعض المنازعات التي صادفناها من خلال تربصنا الميداني على مستوى مجلس قضاء مستغانم، ونرجوا أن تدرج هذه المادة في البرنامج المتعلّق بتكوين القضاة في المدرسـة العليـا للقضاء،

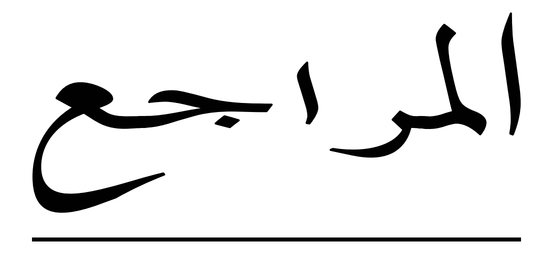
سواء على مستوى التّكوين العادي أو المتخصـّص لكون أن العـديد مـن القضاة الجدد يعينون على رأس الأقسام التجارية والبحرية لأول مرة في المناطق التي توجد بها موانئ، ومما لا شك فيه أنّه لا يوجد قسم من أقسام المحكمة له علاقة مباشرة بالتّجارة الخارجية كالقسم التّجاري والبحري، وهو أمر في اعتقادنا لا يخدم مصالـح دولة تعـتمد بالدرجـة الأولـى على الاستيراد وتطمح إلى جلب المستثمرين من جميع أنحاء العالم.

الفهـــرس:

الصفحة	الموضـــــــوع
ص 01	مقـدمـة
ص 03	**الفصـل الأول:** ا نازعة البحرية ا تعلّقة بعقد النقل البحري
ص 04	**ا بحث الأول:** ا نازعة البحرية ا تعلّقة بالناقل و الشاحن
ص 04	**ا طلب الأول:** ا نازعة البحرية ا تعلّقة بالناقل البحري
ص04	**الفـرع الأول:** مفهوم الناقل البحري
ص 04	**أولا:** تعريف الناقل البحري
ص 04	**ثانيا:** شروط تنفيذ عقد النقل البحري
ص 08	**الفـرع الثا :** مسؤولية الناقل البحري
ص 11	**ا طلب الثـا :** ا نازعة البحرية ا تعلّقة بالشاحن
ص 11	**الفـرع الأول:** تعريف الشاحن و وثيقة الشحن
ص 11	**أولا:** الشاحن
ص11	**ثانيا:** وثيقة الشحن
ص 11	البيانات الواجب توافرها وثيقة الشحن

العنوان	الصفحة
صور وثيقة الشحن	ص 12
القيمة الثبوتية لوثيقة الشحن	ص 13
الفــرع الثا : مسؤولية الشاحن تنفيذ عقد النقل البحري	ص 13
ا بحث الثــا : ا نازعة ا تعلقة با رسل إليه	ص 15
ا طلب الأول: تعريف ا رسل إليه و ديد التزاماته اه الناقل	ص 15
الفرع الأول: تعريف ا رسل إليه	ص 15
الفرع الثا : التزامات ا رسل إليه اه الناقل	ص15
الفصل الثا : ا نازعة ا تعلقة بعقد التأم البحري	ص 19
ا بحث الأول: مفهوم التأم البحري	ص 19
ا طلب الأول: مفهوم التأم البحري القانون ا قارن	ص 19
الفرع الأول: التأم البحري القانون الفرنسي	ص 19
الفرع الثا : التأم البحري القانون الا ليزي	ص 21
ا طلب الثا : مفهوم التأم البحري القانون ا زائري	ص 22
الفــرع الأول: تعريف التأم البحري طبقا للتشريع ا زائري	ص 22
الفــرع الثــا : إثبات عقد التأم البحري	ص 24
ا بحث الثــا : ا طر ل التأم البحري	ص 28
ا طلب الأول: مفهوم ا طر ل التأم البحري	ص 28
الفــرع الأول: تعريف و أ ية ا طر بوجه عام	ص 28
الفــرع الثــا : الشروط الواجب توافرها عنصر ا طر	ص 29
ا طلب الثــا : نطاق الضمان و ضرورة التعرض للخطر	ص 31
الفــرع الأول: نطاق الضمان	ص 31
الفــرع الثــا : ضرورة التعرض للخطر	ص 31
الفصــل الثــالث: الدعوى النا ة عن عقد النقل البحري للبضائع و كيفية التعويض و تقديره	ص 35

ا بحث الأول: الدعوى النا ة عن عقد النقل البحري للبضائع	**ص 35**
ا طلب الأول: شروط رفع الدعوى	**ص 36**
ا طلب الثا : أطراف و أحكام دعوى ا سؤولية	**ص 40**
الفرع الأول: أطراف الدعوى	**ص 40**
ا بحث الثا : التعويض ا نازعة البحرية	**ص 46**
ا طلب الأول: طريقة التعويض و تقديره	**ص 46**
الفرع الأول: طريقة التعويض	**ص 46**
الفـرع الثـا : تقدير التعويض	**ص 46**
ا طلب الثا : اجتماع التعويض مع مبلغ التأم	**ص 47**
ا طلب الثالث: عدم جواز ا مع ب دعوى التأم و دعوى ا سؤولية	**ص 47**
خا ـة	**ص 48**



* **المراجـع العامـة:**

1. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجزء السابع.
2. محمد حسنين، الوجيز في نظرية الالتزام، مصادر الالتزام وأحكامها في القانون المدني الجزائري، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر 1983.

* **الرسـائل:**

محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، الدار القومية، مطبعة النّشر، القاهرة، 1966

* المراجــع الخاصــة:

- باللّغـة العربيـة:

1. حمدي الغنيمي/محاضرات في القانون البحري الجزائري _ جامعة وهران_ دمج، الجزائر/ الطبعة الثانية/ 1998.
2. د/ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون التجاري والبحري، الدار الجامعية.
3. د/مصطفي كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، 1992.
4. علي بن غانم التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني (دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والإنجليزي) ديوان المطبوعات الجامعية.2000
5. توفيق العطار/أحكام التأمين في القانون المدني والشريعة الإسلامية/طبعة1974
6.محمد كاشف/أصول الخطر والتأمين/طبعة 1981.
7.هيكل فهمي عبد العزيز/ الكمبيوتر وأصول التأمين/طبعة دار الراتب الجامعية 1986.
8. كمال أحمد/ مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة رقم:08 سنة 1990 الطبعة الأولى
9.سلامة عبد ا سلامة وعصام الدين عمر/التأمين البحري وأصوله العملية والعلمية/دار النهضة العربية، القاهرة.
10. غريب جمال الدين/التأمين في الشريعة الإسلامية والقانون/طبعة 1975.

- باللّغـة الفرنسيـة:

1. PIERE Lureau les assurances maritimes encyclopédie, commercial, IV daloz 1972
2. RIPERT GEORGE, droit maritime, édition la rousse Paris 1953.
3. PICARD et BESSON, les assurances en droit français.
4. PAUL CHAUVEAU, jurisclasseur commun, assurances maritime

* النصـوص القـانـونيـة:

1.الأمـر 154/66 المـؤرخ في 18 صفر 1386 الموافـق ل 8 يونيو 1966 يتضمن قانـون الإجـراءات المدنيـة.
2. الأمـر 58/75 المـؤرخ في 20 رمضان 1395 المـوافق ل 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانـون المـدني.
3.الأمـر 80/76 المـؤرخ في 29 شـوال 1396 الموافق ل 23 أكتـوبر 1976 المعـدل و المتمـم بالقـانـون 05/98 المـؤرخ في أول ربيـع الأول 1419 الموافـق ل 25 يونيـو 1998 يتضمن القـانون البحـري.
4.الأمـر 07/80 المـؤرخ في 28 شعبـان 1400 المـوافق ل 09 أوت 1980 المتعلق بالتـأمينـات.
5.الأمـر 07/95 المـؤرخ في 23 شعبـان 1415 الموافـق ل 25 يناير 1995 يتعلّـق بالتأمينـات.

* المجـلاّت القضائيـة:

1. المجلة القضائية للمحكمة العليا، الصادرة عن قسم المستندات والنشر للمحكمة العليا، العدد الأول لسنة 1991.

2. المجلة القضائية للمحكمة العليا الصادرة عن قسم المستندات والنشر للمحكمة العليا: العدد الأول لسنة 1992.

3. المجلة القضائية للمحكمة العليا، الصادرة عن قسم المستندات والنشر للمحكمة العليا: العدد الثّاني لسنة 1992.

4. المجلة القضائية للمحكمة العليا الصادرة عن قسم المستندات والنشر للمحكمة العليا، العدد الثاني لسنة 1995.

5. المجلة القضائية للمحكمة العليا الصادرة عن قسم المستندات والنشر للمحكمة العليا العدد الثاني لسنة 1999.

6. نشرة القضاة الصادرة عن الديوان الوطني للأشغال التربوية العدد 56 سنة 1999.

7. المجلة القضائية الصادرة عن قسم الوثائق العدد الأول سنة2002.

8. المجلة القضائية الصادرة عن قسم الوثائق العدد الأول لسنة 2003.
9. المجلة القضائية الصادرة عن قسم الوثائق العدد2 لسنة 2003.
10. الاجتهاد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص،2001.

الخطّـة المقترحـة:

مقدمة

الفصل الأول: المنازعة البحرية المتعلّقة بعقد النقل البحري

* **المبحث الأول**: المنازعة البحرية المتعلّقة بالناقل البحري والشّاحن

- ***المطلب الأول***: المنازعة البحرية المتعلّقة بالناقل البحري.
  - *الفرع الأول*: مفهوم الناقل البحري.
  - *الفرع الثّاني*: مسؤولية الناقل البحري.
- ***المطلب الثّاني***: المنازعة المتعلقة بالشّاحن.

الفرع الأول: تعريف الشّاحن ووثيقة الشّحن.

الفرع الثّاني: مسؤولية الشّاحن في تنفيذ عقد النقل البحري.

* **المبحث الثّاني:** المنازعة المتعلّقة بالمرسل إليه

- ***المطلب الأول***: تعريف المرسل إليه وتحديد التزاماته اتجاه الناقل

الفرع الأول: تعريف المرسل إليه

الفرع الثّاني:التزامات المرسل إليه اتجاه الناقل.

- ***المطلب الثّاني***: الإجراءات الواجب احترامها من المرسل إليه لحماية حقّه في التّعويض عن الخسائر التي تتعرض لها البضاعة أثناء النقل البحري.

الفصل الثّاني: المنازعة المتعلّقة بعقد التأمين البحري.

* **المبحث الأول**: مفهوم التأمين البحري

- ***المطلب الأول***: التأمين البحري في القانون المقارن

الفرع الأول: التّأمين البحري في القانون الفرنسي

الفرع الثّاني: التّأمين البحري في القانون الإنجليزي

- ***المطلب الثّاني***: مفهوم التأمين البحري في القانون الجزائري

الفرع الأول: تعريف التأمين البحري طبقا للتّشريع الجزائري

الفرع الثّاني: إثبات عقد التأمين البحري.

* **المبحث الثّاني**: الخطر محل التأمين البحري.

- ***المطلب الأول:*** مفهوم الخطر محلّ التأمين البحري.

الفرع الأول: تعريف وأهمية الخطر بوجه عام.

الفرع الثّاني: الشّروط الواجب توافرها في عنصر الخطر

- ***المطلب الثّاني***: نطاق الضمان وضرورة التعرض للخطر.

الفرع الأول: نطاق الضمان.

الفرع الثّاني: ضرورة التعرض للخطر.

الفصل الثّالث: الدعوى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع و كيفية التّعويض وتقديره

* **المبحث الأول**: الدعوى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع

- ***المطلب الأول***: شروط رفع الدعوى

- ***المطلب الثّاني:*** أطراف و أحكام دعوى المسؤولية.

الفرع الأول: أطراف الدعوى.

الفرع الثّاني: أحكام دعوى المسؤولية.

* **المبحث الثّاني**: التعويض في المنازعة البحرية.

- ***المطلب الأول***: طريقة التعويض وتقديره

الفرع الأول: طريقة التعويض.

الفرع الثّاني: تقدير التعويض

- ***المطلب الثّاني***: اجتماع التعويض مع مبلغ التأمين

- ***المطلب الثّالث***: عدم جواز الجمع بين دعوى التأمين ودعوى المسؤولية.

خاتمة.